

# LA PARTICIPACION DEL SECTOR FINANCIERO ESPAÑOL EN EL NEGOCIO DE LA NAVEGACION TRASATLANTICA (1827-1851)

*Candelaria Saiz Pastor*  
*Universidad de Alicante*

## 1. Financiación y expansión económica en Cuba: la creación de la "Empresa" de correos marítimos de La Habana

Desde finales del siglo XVIII hasta la primera mitad del siglo XIX tiene lugar en Cuba la consolidación definitiva de la plantación esclavista. Durante este período la isla se convirtió en el principal productor mundial de caña de azúcar. Era, por tanto, la afirmación de la más importante expansión de la manufactura azucarera y la fase de formación de capitales ligados a los beneficios de crecimiento económico en su relación con el comercio y la industria cubana<sup>1</sup>.

Como ha destacado Julio de Riverend, la financiación de este desarrollo no se produjo sin la participación extranjera tanto por medios indirectos, en la distribución de esclavos a crédito, como directamente a través de fines de explotación de la riqueza de Cuba<sup>2</sup>. Un ejemplo característico de esta forma directa de participación extranjera lo constituye las importantes inversiones en compañías mineras en la parte oriental de la isla desde la década de 1820. En estos negocios salieron beneficiados importantes sectores sociales interesados en la extracción directa de los beneficios de la isla.

---

<sup>1</sup> MORENO FRAGILANS, M.: *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, La Habana, 1979, 3 vols.

<sup>2</sup> RIVEREND, J. de: *Historia económica de Cuba*, La Habana, 1985, pp. 245-246.

En cualquier caso, la articulación del movimiento de capitales a través de instituciones de crédito sólo fue una realidad a partir de la década de 1850 con la creación de la Real Caja de Descuentos, que poco después se transformaría en el Banco Español de La Habana. Con anterioridad, la principal fuente de financiación, sobre todo en la industria azucarera, procedía mayoritariamente del grupo de comerciantes suministradores de todo tipo de artículos, incluida la mano de obra del ingenio; aunque existieran casos de autofinanciación, como el de la familia Aldama «verdaderos integradores individuales de la economía colonial»<sup>3</sup>.

En general, éstas fueron las condiciones del crédito que contribuyeron a elevar las tasas de interés y que predominaron en la isla durante la primera mitad del siglo XIX. El denominado Banco de Fernando VII, creado por Real Orden el 25 de diciembre de 1827, aunque no comenzara a funcionar de forma efectiva hasta 1832, se mantuvo, desde el principio, al servicio de las operaciones financieras de la administración tributaria colonial, hábilmente manejada por uno de los hombres "fuertes" en la colonia: el Intendente, Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva. Hasta su desaparición en la década de 1840, la entidad crediticia se mostró incapaz de satisfacer las demandas de financiación de la agricultura comercial, si bien en sus primitivos estatutos figurase este objetivo. La Intendencia de Hacienda de Cuba, volcada desde la década de 1830 en cubrir atenciones específicamente metropolitanas, utilizó exclusivamente este organismo como garantía de las operaciones que realizaba a las órdenes del gobierno de Madrid<sup>4</sup>.

Pero si las condiciones del crédito eran limitadas no es menos cierto que Cuba se convirtió a partir de la década de 1820 en una importante zona de recepción de capitales atraídos por la excelente coyuntura de su economía ante la demanda de azúcar y café en el mercado internacional.

En estas circunstancias de auge económico, la Gran Antilla se encontraba a comienzos del siglo XIX sin un servicio permanente de correos con la península y sin una institución crediticia dispuesta a financiar el servicio. Desempeñada desde 1802 por la Marina Real, la comunicación del correo marítimo había caído en un progresivo deterioro tras el período bélico de las primeras décadas de la centuria. A la altura de 1822 las autoridades coloniales reconocían la casi absoluta incomunicación de la isla con la metrópoli a excepción de la correspondencia que eventualmente llegaba a la colonia en buques mercantes<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> *Ibíd.*, pp. 246-249.

<sup>4</sup> Sobre el papel desempeñado por esta institución bancaria al servicio de las necesidades financieras de la hacienda metropolitana véase mi Tesis Doctoral de próxima lectura en la Universidad de Alicante: *Liberales y esclavistas. El dominio colonial de España en Cuba, 1833-1866*.

<sup>5</sup> Archivo Histórico Nacional (A.H.N.), Ultramar, leg. 1.072, exp. 33.

A la preocupación de las autoridades de La Habana pronto se unió el interés del instaurado gobierno absolutista de asegurarse las comunicaciones con Ultramar, una vez que la colonia pasaba a ocupar un puesto estratégico y militar en la campaña de reconquista americana tenazmente defendida por Fernando VII<sup>6</sup>.

En noviembre de 1824 el Ministro de Hacienda dirigía al conde de Villanueva, Superintendente General de la isla, una real orden por la que se encargaba al Consulado de La Habana la ejecución de un proyecto para mantener con regularidad las comunicaciones con las posesiones de Ultramar. Aunque ni el administrador de Correos ni la Dirección General del ramo en la colonia fueron requeridos a participar, en 1827 se constituía la denominada "Empresa de Correos Marítimos de La Habana". La nueva sociedad, con participación privada y estatal, emitió un total de 118 acciones a 500 pesos cada una, con lo que el servicio comenzaba a funcionar con un capital de 59.000 pesos rebajados a 52.500 pesos, una vez deducidos los primeros gastos. La inversión pública a través de la Hacienda se concretaba en un 25% de las acciones emitidas, mientras que por el contrario la inversión privada ocupaba el porcentaje más alto<sup>7</sup>.

Accionistas	Nº de acciones	%
Privados	60	51
Hacienda	30	25
Consulado	20	17
Escuela Náutica de Regla	8	6

En la gestación de esta sociedad y en su alta participación privada cabe destacar el papel desempeñado por su principal promotor, Claudio Martínez de Pinillos. El conde de Villanueva era quien había dirigido en primer término las negociaciones para la consecución del proyecto y quien había encomendado la dirección de la empresa a uno de sus hombres de confianza y testaferro de muchas de sus operaciones, el comerciante de origen peninsular Joaquín de Arrieta. Al amparo de su benefactor, Arrieta no sólo conseguía la dirección de la "Empresa", sino también la contrata del estanco de la sal y el privilegio de explotación de una mina de la villa de Santiago de Prados<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Sobre la importancia de la isla de Cuba como enclave estratégico y militar en los planes de reconquista americanos sostenidos por la Monarquía Absoluta, véase, GONZALEZ, M.: *Bolívar y la independencia de Cuba*, Colombia, 1984, y también SEVILLA SOLER, M.R.: *Las Antillas y la independencia de la América española (1808-1826)*, Sevilla, 1986.

<sup>7</sup> A.H.N., Ultramar, leg. 1.072. exp. 33. También Archivo del Consejo de Estado (A.C.E.), Gobernación, Correos y Telégrafos, sin numerar. Estos mismos datos coinciden con los de GARAY UNIBASO, F.: *Correos marítimos españoles a la América española (Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo)*, Bilbao, 1987, vol. II, p. 18.

<sup>8</sup> Sobre la figura del conde de Villanueva y su relación con los negocios de Joaquín de Arrieta, véase mi Tesis Doctoral. Desconozco el número e identidad de las firmas comerciales que participaron en la compra de acciones. Es posible que el mismo Pinillos figurase en el accionariado a título particu-

El establecimiento de la sociedad era ratificado por Real Orden de 3 de agosto de 1827, a la par que se fijaba en un reglamento para el funcionamiento de la Compañía. La "Empresa" se comprometía a establecer un servicio mensual entre la Península y la Isla con escala en Puerto Rico y Canarias y, a cambio, percibía todo el producto de la correspondencia particular. La renta de correos sólo obtenía el 5% por su despacho y cobro, franqueándose toda la correspondencia en la administración de La Habana y quedando libre de todo derecho la de carácter oficial. Por último, la compañía era la única perceptora de los fletes de los géneros y pasajeros transportados en sus buques<sup>9</sup>.

A estas condiciones, ya de por sí ventajosas, se unió una nueva Real Orden de septiembre de ese mismo año que concedía a la nueva "Empresa" una serie de exenciones fiscales que hacían prever un lucrativo negocio a sus accionistas. Las embarcaciones quedaban exentas del pago de derecho de puerto, tonelada y anclaje; mientras que la carga transportada sólo debía satisfacer los derechos corrientes como si fuera un buque nacional. Igual suerte corrían las mercancías introducidas en la isla por buques de pabellón extranjero que la compañía pudiera utilizar. En caso de avería las embarcaciones podían atracar en el arsenal del puerto, recibir el auxilio necesario y obtener el rancho destinado a la tripulación libre de derechos. La situación de sus empleados tampoco escapaba a ciertos privilegios. Considerados como tripulantes de buques de guerra de la Marina Real, en el caso de que hubieran prestado sus servicios en la "Empresa" durante más de tres años consecutivos, los capitanes y pilotos podían disfrutar del Fuero de Marina aún después de su retiro. Finalmente quedaba fijada de antemano la temporalidad del servicio que finalizaría cuando la Marina Real considerase de nuevo su empeño<sup>10</sup>.

Con una utilidad anual calculada entre 110.000 a 120.000 pesos, a pesar de la franquicia en la correspondencia oficial, la nueva empresa de correos calculaba unos beneficios al alza. Estas cantidades se repartían entre lo que debía producir la conducción de la tropa (36.000 pesos), la correspondencia particular (40.000 pesos) y los fletes de carga por la baja del derecho de tonelada y otros subsidios concedidos en el Reglamento (40.000 pesos)<sup>11</sup>.

A pesar de tan optimistas previsiones la "Empresa" pronto comenzó a arrastrar las primeras dificultades. A consecuencia de una escasa flota com-

---

como apoderado de otras casas comerciales. No hay que olvidar que el conde actuó en algunas ocasiones como representante en la isla de la firma londinense Zulueta y Cía. Así ocurría a la altura de la década de 1840 cuando Pinillos como poderdante de esta casa bancaria garantizaba el préstamo que Joaquín de Arrieta había recibido de Federico Hutz y Cía. de Londres para la construcción de un ferrocarril desde una mina que poseía en Santiago de Prados a la bahía de Santiago. Archivo Histórico de Protocolos (A.H.P.), Consulado de España en Londres, lib. 25.580, fs. 150-153 y 172-174.

<sup>9</sup> A.C.E., *Ibidem*.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> A.H.N., *Ibidem*.

puesta por cuatro goletas apenas se pudo cumplir el servicio con regularidad. Las continuas reparaciones, cuarentenas y demoras incluso llegaron a suspender desde el principio la escala en Puerto Rico y el servicio en muchos casos tuvo que ser reforzado con el empleo de otros buques de pabellón norteamericano contratados por la compañía<sup>12</sup>. Pero la recién creada compañía de Correos no sólo tuvo que soportar desde el principio los problemas que se derivaron de las deficiencias técnicas con que había comenzado el servicio, sino que muy pronto tuvo que hacer frente a la enconada oposición de la Dirección General de Correos que se consideraba perjudicada en sus derechos.

Cuando apenas se cumplían dos años de su creación, el administrador de correos en la colonia proponía al gobierno metropolitano la suspensión de la contrata y se decantaba a favor de una nueva solicitud firmada por Bernardino Heraña como representante de la Sociedad de los Paquetes Bordeleses que comunicaban Burdeos con La Habana bajo pabellón francés. Compuesta mayoritariamente por comerciantes de origen galo emigrados de las nacientes repúblicas americanas, la compañía bordelesa se comprometía a realizar el servicio ultramarino, pero dejando a la renta de correos el producto de la correspondencia. A cambio solicitaba las mismas franquicias comerciales que disfrutaba la empresa dirigida por Arrieta. A la denominación de sus buques y cargamentos como de procedencia española, los artículos introducidos en América se limitarían a líquidos, comestibles y maquinaria de agricultura y sus retornos a frutos de las colonias españolas.

El administrador avalaba esta solicitud apoyándose precisamente en la disminución de la correspondencia experimentada por la obligación de franquear en la isla su porte en reales de plata en lugar de efectuarlo en la península en reales de vellón, y en las consecuencias políticas que tenía el transporte de la correspondencia oficial en numerosas ocasiones en buques angloamericanos<sup>13</sup>.

Si bien en líneas generales las condiciones presentadas por Heraña resultaban más ventajosas para el Fisco, lo que no eliminaba el interés de la empresa por comerciar en una situación de privilegio, la propuesta presentada por la sociedad bordelesa no recibió contestación oficial y pronto cayó en el olvido. Ello no disminuyó, sin embargo, las reiteradas críticas que desde la Administración de correos siguieron cayendo sobre la compañía fundada en La Habana.

En diciembre de 1833 el responsable de correos en la isla elaboraba un informe en el que señalaba como único objeto que guiaba a los promotores de la sociedad el interés particular de lucro y calculaba las ganancias líquidas de la compañía desde 1 de junio de 1827 hasta 3 de diciembre de 1829 en 1.530.217 reales de vellón sin contar los fletes de frutos y pasajeros. Insistiendo en la ne-

---

<sup>12</sup> GARAY UNIBASO, F.: *Op. cit.*, pp. 28-30.

<sup>13</sup> A.C.E., *Ibíd.*

cesidad de suspender la contrata, el administrador presentaba dos proyectos alternativos. El primero encuadraba el servicio de correos ultramarinos bajo la estricta supervisión de su ramo, preveía la compra de seis buques por cuenta del mismo, estipulaba un viaje quincenal y calculaba una ganancia de 25.000 a 30.000 reales anuales sin contar el producto de los fletes. En el caso probable de no adoptarse esta propuesta ante la imposibilidad manifiesta de la Dirección General de Correos de tomar bajo su cuenta el servicio por falta de medios, barcos, arsenales y aún de personal cualificado, recomendaba contratar con alguna casa de comercio dos viajes mensuales con similares privilegios comerciales, pero dejando el producto de la correspondencia a la renta de correos.

Desde 1829, en que la sociedad bordelesa había presentado su propuesta y hasta la fecha de elaboración de este informe, el gobierno de Madrid no se había manifestado abiertamente sobre el asunto. Precisamente, cuando la península entraba en una etapa de cambio político, la cuestión de servicio de correos marítimos pareció concebir una mayor voluntad de atención por el poder metropolitano. Con la llegada de Alvarez Mendizábal al Ministerio de Hacienda y después de las duras críticas vertidas por el Ministro de Marina en la primera sesión de Estamentos en la que se calificaba a la "Empresa" de «especulación mercantil y lucrativa» todo el expediente acumulado fue definitivamente trasladado al Consejo Real de España e Indias en busca de una pronta solución<sup>14</sup>.

En líneas generales el dictamen elaborado por este cuerpo consultivo para la conducción de la correspondencia ultramarina no distaba mucho de las propuestas efectuadas por el administrador general de correos. El definitivo informe proponía la suspensión de la primitiva contrata que disfrutaba la empresa de La Habana y aconsejaba sacar de nuevo el servicio a subasta pública, gozando de preferencia los licitadores nacionales. Los consejeros consideraban esta solución como transitoria e insistían en el hecho de que un servicio de estas características debía estar siempre bajo la estricta supervisión del Estado.

A esta solución propuesta por las secciones de Marina e Indias del Consejo Real se había llegado con el compromiso de los tres ministros comprometidos que se habían manifestado incapaces de costear por su cuenta el servicio. El Ministerio de Marina había manifestado no contar entre sus presupuestos la adquisición de nuevos buques, el Ministerio de Hacienda, insuficiente para cubrir este nuevo gasto, mientras que el Ministerio de Interior presentaba a la renta de correos incapaz de acudir a nuevas asignaciones. Aunque el consejo había considerado en principio la asignación del servicio al Estado como una forma de relanzamiento de la marina de guerra, sin embargo, la evidencia no permitía su realización. Ante lo anticuado de la flota y la escasez de medios del tesoro

---

<sup>14</sup> A.H.N., *Ibidem*.

pendiente de pagos más inmediatos y perentorios, la modernización de la marina era más un sueño que una realidad a corto plazo<sup>15</sup>.

La resolución del Consejo, consensuada con el Gobierno, no llegó, sin embargo, a materializarse. Con la llegada de Istúriz al poder al año siguiente ni se informó a la empresa de La Habana sobre la rescisión de la contrata ni se anunciaron en *La Gaceta de Madrid* y demás Boletines Oficiales de Ultramar las nuevas condiciones en que el servicio debía subastarse. Con la revolución de la Grana y los gobiernos que se sucedieron, el poder político metropolitano terminó adoptando una posición claramente definida sobre la empresa de correos.

En 1838, y en contraste con las críticas anteriores que calificaban el servicio de la compañía sólo como un negocio de interés particular, el máximo responsable de la hacienda española consideraba nulas las ganancias de los accionistas en comparación con los gastos considerables del servicio y manifestaba la inutilidad de traspasar la contrata a otra compañía «que nunca llegaría a ofrecer garantías tan firmes como la actual». Alejandro Mon valoraba muy positivamente la labor desempeñada por la empresa dirigida por Arrieta y presentaba en términos elogiosos las consecuencias políticas y económicas por considerar franca la correspondencia oficial y realizarse con regularidad los viajes. El informe elaborado por el máximo responsable de las finanzas metropolitanas finalizaba aconsejando que en el caso de adoptarse alguna resolución oficial que afectase directamente a la "Empresa" debía notificarse previamente a las autoridades de la isla para evitar los riesgos que pudiera ofrecer la ejecución de lo que mandase<sup>16</sup>.

El escrito presentado por Mon significaba el apoyo incondicional a la "Empresa" de las principales instituciones de la isla y en particular del Intendente de Hacienda, su promotor y principal valedor durante estos años. El Conde de Villanueva había remitido desde La Habana una serie de favorables informes tanto de la gestión empresarial de la compañía como del servicio que desempeñaba. En un momento en que la hacienda cubana remitía anualmente considerables sumas de dinero a la península y en que la Superintendencia de la isla había aceptado cubrir el subsidio extraordinario de guerra impuesto sobre Ultramar, la decisión sobre el futuro de la compañía quedaba de antemano fijada por el máximo responsable de las finanzas cubanas con el asentimiento del poder político metropolitano.

El apoyo prestado por Pinillos no pretendía disimular, sin embargo, la preocupante situación financiera de la empresa de correos marítimos pero sí

---

<sup>15</sup> A.C.E., *Ibidem*.

<sup>16</sup> A.H.N., *Ibidem*.

preparar el camino hacia una hipotética solución en la que salía beneficiado el director de la Compañía Joaquín Arrieta.

Desde la década de 1830 la empresa venía atravesando serios apuros financieros. En 1837, Narciso García de Mora, nombrado por el presidente y accionistas de la empresa para revisar las cuentas, reconocía la imposibilidad de dividir repartiendo a razón de un 40% para cada acción por estar invertido todo el capital disponible durante el año 1836. Por entonces la renovación de la flota y aún la simple reparación de buques comenzó a originar insalvables dificultades a la "Empresa", que incluso se declaró incapaz de atender en exclusiva al transporte de tropas por no disponer de buques en todos los puertos habilitados de la península y Ultramar. A comienzos de la década de 1840 Arrieta no hacía sino ratificar el «estado ruinoso» de las cuentas y señalaba una existencia líquida de caja de 2.651 pesos<sup>17</sup>.

Ante la paulatina degradación del servicio una Real Orden de febrero de 1844 proponía la posible sustitución de la empresa de La Habana por otra compañía de correos que utilizara buques de vapor. Incapaz de llevar a término esta remodelación la empresa de correos marítimos de La Habana dejaba de funcionar definitivamente en 1847, no sin antes haberse proyectado una solución idónea a los intereses de algunos de sus principales accionistas.

En 1844 Joaquín de Arrieta se había asociado a la casa comercial madrileña Villota, Lavín y Cía., formando la razón social Arrieta, Villota y Cía. Entre 1844 y 1845 la nueva casa comercial había adquirido la mayoría de las acciones de la antigua compañía. Durante ese período una Junta de Autoridades en la isla había rechazado sucesivamente las ofertas del gaditano Manuel Manzanares, de un grupo de comerciantes de La Coruña y de la casa francesa Lechevalier para hacerse de la concesión del servicio. Definitivamente una Real Orden de febrero 1847 concedía el monopolio del comercio trasatlántico al comerciante Manuel Villota y Lavín, que se comprometía a mejorar el servicio con la mayor inversión de medios. El gobierno por su parte accedía a satisfacer a la nueva casa comercial una cuarta parte de la correspondencia de oficio<sup>18</sup>.

Sin embargo, la operación no finalizaba aquí. El nuevo concesionario no representaba un solo capital, sino el de varias casas mercantiles peninsulares. A finales de 1846 y a través de un convenio privado Manuel Villota traspasaba el servicio trasatlántico a la sociedad anónima Banco Español de Ultramar y Empresa de Correos Marítimos. El alcance de esta operación demostraba el interés de algunos destacados hombres de negocios de la península por extraer directamente los beneficios que se podían derivar de la explotación económica de las

---

<sup>17</sup> A.C.E., *Ibidem*.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

colonias al mismo tiempo que ratificaba el objetivo del Estado liberal de controlar un servicio consustancial a su posición específica de potencia colonial.

## **2. La crisis financiera de 1847 y la reorganización del servicio de correos marítimos.**

Hasta la Ley de 28 de enero de 1848 dictada por el Ministro de Hacienda Bravo Murillo, la legislación de España para la creación de sociedades se fundaba en el código de comercio de 1829, que permitía una relativa libertad mercantil e industrial<sup>19</sup>. La normativa oficial vigente entre esta última fecha y la crisis financiera de 1847-48 señaló los límites del desarrollo del sector financiero español y el inicio de la introducción de los métodos del capitalismo moderno.

Con la muerte de Fernando VII y el comienzo de la Guerra Carlista la economía española, constreñida por las fuertes necesidades crediticias del Estado liberal, experimentó la eclosión de un cierto auge de negocios. Como ha destacado el Sardá, la venta de bienes desamortizados y la entrada en circulación de moneda extranjera por la vía de empréstitos exteriores suponen un indudable factor de movimiento financiero, pero no responden a una verdadera expansión de la riqueza nacional, sino a intentos de especulación al compás de la tendencia alcista internacional. Si bien entre 1839 y 1843 los precios españoles sufrieron un descenso, a partir de 1844 se sucede una fase de expansión financiera. Es el comienzo de un fuerte auge crediticio interior y una etapa de especulación y negocios que aprovecha de nuevo la coyuntura alcista internacional<sup>20</sup>.

La mayoría de las sociedades fundadas durante este período terminaron desapareciendo, transformándose o refundiéndose tras la crisis de 1847-48. En Madrid, el Banco de Isabel II, más ligado a los intereses del sector privado que el Banco de San Fernando, estrechamente vinculado a las necesidades financieras del Estado, se fusionó en 1847 con éste último en una operación que favorecía a su fundador y entonces Ministro de Hacienda, José de Salamanca. En Cataluña, el Banco de Barcelona no desapareció, ni sufrió ninguna transformación, pero sus objetivos hasta entonces claramente proclives a la financiación de la industria se vieron contenidos tras la difícil superación de la crisis de 1848<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> TORTELLA, G.: "El principio de responsabilidad limitada y el desarrollo industrial en España: 1829-1869". *Moneda y crédito*, 104 (1968), pp. 71-72. MARTIN ACENA, P.: "Desarrollo y modernización del sistema financiero, 1844-1935", en SANCHEZ ALBORNOZ, N. (comp.): *La modernización económica de España (1830-1930)*, Madrid, 1985.

<sup>20</sup> SARDA DEUXEUS, J.: *Escritos (1948-1980)*, Madrid, 1987, pp. 119-121.

<sup>21</sup> Sobre el Banco de Isabel II, véase TORTELLA, G.: *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, 1982, pp. 31-35. Sobre el caso catalán SUDRIA, C.: "Desarrollo industrial y subdesarrollo bancario en Cataluña, 1844-1895", *Investigaciones Económicas*, 18 (1982), pp. 137-176.

Al margen de estos ejemplos, la aparición de todo tipo de sociedades durante la década de 1840 fue el signo más evidente de la euforia que se desató durante estos años y que en el caso de la fundación de muchas de estas instituciones respondió al empuje de la fiebre especuladora que proporcionaban los negocios del Estado.

La creación en Madrid de la sociedad anónima Banco Español de Ultramar y Empresa de Correos Marítimos en octubre de 1846 por los comerciantes y banqueros Francisco de las Rivas, Antonio Jordá y Guillermo O'Shea respondió al objetivo de la nueva entidad de acceder al negocio de la navegación trasatlántica. No en vano sus fundadores habían apoyado a Manuel Villota en la absorción de la antigua compañía de Correos. Por su parte, la casa Arrieta, Villota y Cía. había ayudado activamente a que el nuevo establecimiento comenzara a funcionar efectivamente en los primeros días de febrero de 1847, cuando consiguió emitir la tercera parte de sus acciones y quedar refundida en la nueva sociedad la empresa de seguros marítimos La Grande Antilla<sup>22</sup>.

Resueltos los trámites legales, la cesión del servicio de correos a favor del Banco Español de Ultramar se verificaba definitivamente por escritura pública en marzo de 1847. Villota traspasaba el 75% del negocio, su dirección que pasaba a detentarla en una primera etapa Francisco de las Rivas y todos los buques disponibles; y también se comprometía a otorgar poder general a Jordá, Rivas y O'Shea, como representantes suyos y del Banco, para que gestionasen la aprobación oficial. Por su parte, la sociedad adquirente se obligaba a reservar el 25% no cedido a la firma comercial de Villota, a pagar a los establecimientos públicos y particulares lo que todavía se adeudase por la compra de sus acciones y a tener como consignataria en La Habana a la casa Arrieta, Villota y Cía.<sup>23</sup> El capital del Banco también quedaba finalmente fijado en 200 millones de reales representados por 40.000 acciones de 5.000 reales y aunque en sus estatutos figurase su participación en todo tipo de operaciones financieras, su actividad prácticamente quedó relegada a desempeñar el servicio de correos entre la península y la isla de Cuba<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> Con la inversión de 44.442 reales, Manuel Villota había participado en la creación en 1846 de la sociedad de La Grande Antilla. Inmediatamente se producía la fusión con el Banco de Ultramar, como garantía para que este establecimiento se pusiera en funcionamiento. Véase *Refutación de los cargos que hace el Informe de la Comisión del Banco de Fomento y Ultramar a cerca de Correos Marítimos en lo que concierne a D. Manuel Villota y Lavin*, Madrid, 1849.

<sup>23</sup> BANCO DE FOMENTO Y ULTRAMAR: *Memoria de la Junta liquidadora que presenta a la general de Accionistas, sobre la rescisión del contrato de Correos y Transportes Marítimos y la demanda en su consecuencia instaurada contra el Estado para la indemnización de daños y perjuicios*, Madrid, 1856.

<sup>24</sup> OTAZU, A.: *Los Rothschild y sus socios en España (1820-1950)*, Madrid, 1987, p. 387. Sobre las características del Banco véase también TORTELLA, G.: *Los orígenes...*, pp. 35-36.

Circunscrito a financiar esta única actividad, el Banco de Ultramar contó desde sus comienzos con importantes apoyos, no sólo de destacados hombres de negocios, sino también de las altas esferas de la monarquía. La empresa nacía impulsada directamente por el grupo económico de apoyo político a las empresas de Mendizábal, aunque desde el principio ampliara el cuadro de sus accionistas entre personajes que habían mantenido una oposición a los planes económicos del ministro progresista<sup>25</sup>.

A los nombres de sus promotores, el equipo directivo de la nueva entidad se completaba con la presidencia de Francisco de Paula de Borbón, mientras que la vicepresidencia la ejercía el duque de Veragua. Entre sus principales accionistas figuraban los marqueses de Miraflores, Campo Verde y Ordoño y el conde de Yumuri, primo de Narváez<sup>26</sup>. Detrás de este amplio abanico de firmas, en el que la participación en los beneficios del negocio suprimía cualquier signo de diferencia política entre promotores y accionistas, era obvio que la empresa contase con el apoyo explícito de la Casa Real, representada en el nombre de su presidente, Francisco de Paula, cuñado de María Cristina y tío y futuro suegro de Isabel II.

Junto a tan aristocrática participación destaca también entre el accionariado los nombres del banquero Pedro Juan de Zulueta de la casa Zulueta y Cía., de Londres, y del entonces contratista de suministros de tabacos Juan Manuel de Manzanedo. La relación de estos personajes con el Banco de Ultramar tiene un alcance diferente, pero difícilmente se pueden unir las actividades más o menos confesables de éstos con la finalidad que perseguía el nuevo establecimiento.

Mientras que la vinculación de Manzanedo al negocio "negrero" en su primera etapa cubana resulta difícil de verificar con fuentes empíricas, el caso de Zulueta adquirió mayores proporciones cuando fue encausado directamente por el Parlamento británico por su participación en el tráfico de esclavos. El trasvase de capitales "negreros" hacia actividades "legales" en la metrópoli es una hipótesis que no se puede descartar, pero que resulta difícil de demostrar en el caso de la creación del Banco de Ultramar. Desde luego entre los objetivos de esta sociedad no se encontraba el de traficar con esclavos y resulta estéril establecer un paralelismo entre Manzanedo y el negocio esclavista supuestamente apoyado por el Banco<sup>27</sup>.

El caso de Pedro Juan de Zulueta, conde de Torre-Díaz, presenta una relación económica muy directa y continuada con la isla de Cuba. De origen alav-

---

<sup>25</sup> Sobre la entidad de los fundadores del Banco Español de Ultramar, antiguos milicianos y compradores de bienes desamortizados, véase OTAZU, A.: *Op. cit.*, p. 311.

<sup>26</sup> *Ibíd.*, p. 305.

<sup>27</sup> Sobre esta hipótesis véase TUÑÓN DE LARA, M.: *Estudios sobre el siglo XIX español*, Madrid, 1978, p. 46; y más explícitamente en BAHAMONDE, A.: *El horizonte económico de la burguesía isabelina: Madrid, 1856-1866*, Madrid, 1981, p. 430.

és, los Zulueta se habían establecido a mediados del siglo XVIII como comerciantes en la ciudad de Cádiz. Diputado durante el trienio y de convicciones liberales, con la reacción absolutista trasladó su residencia a Londres; coincidiendo con el exilio de Mendizábal, antiguo empleado en el negocio de Cádiz<sup>28</sup>. Precisamente el emporio comercial y financiero de los Zulueta comenzó a gestarse durante estos años. Ligado a las palancas del poder en la metrópoli, no en vano su pronta conversión al moderantismo, Pedro Juan de Zulueta mantuvo desde el principio importantes negocios en la isla de Cuba, incluso como apoderado de José Antonio Parejo, éste último testaferro en la colonia de María Cristina y su marido monárquico el duque de Riánsares. Durante la primera mitad del XIX Zulueta y Cía de Londres había otorgado diversos préstamos a las casas comerciales Thomas Brooks y Cía y Enrique Casamayor, ambas en Santiago de Cuba. También había intervenido en la financiación de la construcción de un acueducto en la ciudad de Santiago; negocio que terminó traspasando ante la insolvencia del Ayuntamiento para satisfacer en el tiempo estipulado los pagarés de la construcción<sup>29</sup>. La implicación de Zulueta en el tráfico de esclavos parece demostrada, aunque a partir de finales de la década de 1840 se inclinase por el negocio de la inmigración contratada de trabajadores asiáticos, de características tan lucrativas como la trata negrera, pero con la ventaja de ser una actividad lícita. En esta empresa Pedro Juan de Zulueta contó con el apoyo y el magisterio de un pariente en La Habana, Julián de Zulueta, especialista en el comercio clandestino de esclavos y socio ocasional de los Zulueta de Londres en éste y otros negocios de similares características en la isla<sup>30</sup>.

La inversión de los beneficios obtenidos a través de estas actividades en el Banco Español de Ultramar es difícil de precisar. Lo que sí es cierto es que Pedro Juan de Zulueta nunca desempeñó un alto cargo ni figuró en el equipo directivo de la entidad. Incluso en 1853, cuatro años antes de que el Banco liquidase sus cuentas, Zulueta ordenó a través de un comisionado en Madrid la venta de sus acciones. De este modo, se desligó definitivamente de la suerte de la entidad y se adelantó así a un desenlace tan previsible<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> Sobre las relaciones de Zulueta con Mendizábal, véase JANKE, P.: *Mendizábal y la instauración de la Monarquía Constitucional en España (1790-1853)*, Madrid, 1974.

<sup>29</sup> A.H.P., lib. 25.580, fs. 369-370; lib. 31.933, fs. 5-6v, 21v-22v, 28v-29, 126v-127 y 185v-186v.

<sup>30</sup> Sobre las dos expediciones de culíes contratados por Pedro Juan de Zulueta con la Junta de Fomento de La Habana y consignadas a los herederos de Joaquín de Arrieta, véase A.H.P., lib. 25.580, fs. 362-363. Sobre la figura de Juan de Zulueta como artífice del negocio de la trata amarilla en Cuba, véase PEREZ DE LA RIVA, J.: *Para la historia de las gentes sin historia*, Barcelona, 1976, pp. 61-63.

<sup>31</sup> A.H.P., lib. 31.933, fs. 58v-59. Además de su relación con el mundo colonial, los Zulueta a lo largo del siglo XIX se dedicaron a negociar con deuda pública y a gestionar las propiedades que mantenían en la península; entre ellas una casa solariega en Bergara, dos casas en Cádiz y diversas propiedades en Jerez de la Frontera y en Villanueva del Río, donde hasta 1857 habían sido propietarios de unas minas de carbón. Su condición de banqueros de Isabel II en la plaza de Londres también

Sin embargo, antes de que el Banco Español de Ultramar entrara en una clara decadencia, todo hacía presagiar un futuro prometedor a la entidad cuando en 1847 se comprometía firmemente a reorganizar la navegación trasatlántica con el establecimiento inmediato de una línea mixta de buques de vapor y de vela. Un año después el acuerdo era una promesa incumplida. Por esa fecha los nuevos barcos no se habían comenzado a construir, mientras que la Administración se veía obligada a conceder por una Real Orden de 3 de junio de 1848 una prórroga de seis meses para que el Banco cumpliera sus obligaciones<sup>32</sup>. Por entonces el Banco de Ultramar ya había realizado una rápida fusión con la sociedad de seguros La Probidad y el llamado Banco de Fomento y Empréstito de Caminos y Canales. De la fusión de las tres sociedades en 1848 nacía el Banco de Fomento y Ultramar, contándose entre sus principales actividades el servicio de correos ultramarinos.

La Probidad, fundada en 1845 como caja agrícola mercantil e industrial, había contado entre sus promotores a Antonio Jordá, vinculado entonces a José de Salamanca en la Constitución del Banco de Isabel II<sup>33</sup>. Jordá, junto a Rivas y O'Shea también participó en la creación en junio de 1846 del Banco de Fomento, cuyo objeto era el de proporcionar al gobierno un empréstito de 200 millones de reales para la construcción de carreteras<sup>34</sup>.

Surgidas al calor de la fiebre especuladora que proporcionaban los negocios del Estado, la fusión de las tres entidades -Probidad, Fomento y Ultramar- respondió a un intento de paliar las consecuencias de la crisis financiera de 1847-48. De esta forma se pretendía mantener la empresa de navegación que tan diversos intereses había reagrupado inicialmente, además de continuar con los negocios de construcción de carreteras. Sin embargo, los efectos de la crisis financiera y los malos resultados que arrojaba el negocio de los mercurios en el que las tres sociedades participaban desde junio de 1847, no sólo paralizó

---

les permitió actuar como representantes del gobierno español. Así ocurría con la denominada Compañía Peninsular y Oriental, que a finales de la década de 1850 se comprometía a transportar la correspondencia oficial y privada del gobierno español entre Hong-Kong y Manila a cambio de 120.000 pesos fuertes anuales. El intermediario a esta operación verificada en Londres había sido la firma Zulueta y Cía.

<sup>32</sup> A.C.E., *Ibidem*.

<sup>33</sup> Sobre La Probidad véase OTAZU, A.: *Op. cit.*, pp. 385-386.

<sup>34</sup> Por lo que respecta al empréstito de 200 millones de reales suscrito por la entidad en 1846 para la construcción de carreteras, el gobierno rescindía este contrato cuatro años después por incumplimiento de las condiciones fijadas con el denominado entonces Banco de Fomento y Ultramar. A la altura de 1850 el Estado sólo había recibido del Banco alrededor de 76 millones de reales, de los que una parte importante fueron en certificaciones por obras no ejecutadas satisfactoriamente. El balance final no resultaba menos desalentador a la Administración, que resultaba deudora del establecimiento y a diferentes contratistas de una suma que superaba los 100 millones de reales. Sobre el Banco de Fomento, véase MADRAZO, S.: *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, Madrid, 1984, vol. I, pp. 361-362.

las inversiones en una mejora del servicio de los correos, sino que colocó a la nueva entidad en una situación difícil de remontar.

Francisco de las Rivas, uno de los promotores de las tres sociedades, reconocía los funestos resultados que arrojó la contrata de los azogues en la marcha financiera de las tres entidades desde junio de 1847 a 1848 en que era rescindido el contrato por una Real Orden de 10 de mayo y admitido en Junta de Accionistas del Banco de Fomento y Ultramar<sup>35</sup>. Lo que no indica Rivas al mencionar el asunto de los mercurios es la naturaleza de las dificultades con que se enfrentó una vez confirmado el contrato de las minas de Almadén. El convenio que no era suscrito por los Rothschild por primera vez en dieciséis años ofrecía pocas posibilidades de beneficios a la altura de 1847. Por entonces la competencia de los yacimientos de mercurio de la Alta California y la paralización de la demanda en Nueva España a consecuencia de la guerra entre México y Estados Unidos provocaron una brusca caída de precios en el mercado americano. Anunciados los nuevos contratistas por el anticipo de 60 millones de reales que habían concertado con el gobierno, estas circunstancias les impedían atender a todo compromiso, además de dar al traste con las expectativas del negocio. En 1849, los Rothschild controlaban de nuevo la producción de Almadén, tras un efímero paréntesis en que su agente en España, Weisweiler, no consideró conveniente intervenir<sup>36</sup>.

En estas circunstancias el Banco de Fomento y Ultramar no consiguió resolver los acuciantes problemas financieros que comenzó a tener desde el principio. En los albores de la década de 1850 la empresa de correos seguía manteniendo una escasa flota de buques de vela que sometía al servicio trasatlántico a un retraso cada vez mayor. Por esas fechas el Banco era una entidad inoperante e incapaz de costear las inversiones que la empresa ultramarina requería<sup>37</sup>.

En abril de 1851 y a propuesta del Consejo Real, el gobierno mediante dos Reales Ordenes consecutivas retiraba al Banco la concesión del servicio de correos por dejación e incumplimiento de las condiciones estipuladas y asignaba el transporte a la competencia de los buques de vapor de la Armada nacional: Caledonia e Hibernia. El buque de vapor Caledonia había sido adquirido unos meses antes por la Administración a la British and North America Royal Mail Steam Packect Company de Glasgow a través de la casa Zulueta y Cía. de Londres por la suma de 30.000 libras<sup>38</sup>. Esta operación no sólo confirmaba la ac-

---

<sup>35</sup> Véase *Breve Refutación de los cargos que se formulan en la Memoria de la Comisión de los Sres. Accionistas del Banco de Fomento y Ultramar, en la parte que se refiere a D. Francisco de las Rivas*, Madrid, 1849.

<sup>36</sup> Sobre los Rothschild y su transitorio "abandono" de Almadén. véase OTAZU, A.: *Op. cit.*, 1988, pp. 252-257.

<sup>37</sup> A.C.E., *Ibidem*.

<sup>38</sup> A.H.P., Consulado de España en Londres, lib. 31.93, fs. 31-31v.

tuación de Zulueta como representante del gobierno español en algunas de las operaciones que se realizaban en el extranjero, sino también el interés del Estado por adquirir un barco convenientemente equipado y terminar retomando las riendas de la navegación trasatlántica. No en vano, esta decisión coincidía con tímida reorganización de la política ultramarina emprendida a comienzos de la década de 1850 y en gran medida propiciada por el miedo a la invasión de Narciso López de la isla de Cuba<sup>39</sup>.

Asumida por la Administración la navegación trasatlántica, el Estado sólo aceptó para el Banco una compensación correspondiente a un año de servicio, que era el período previamente fijado para anunciar la rescisión del contrato. La cantidad a abonar en concepto de traspaso de los barcos de la empresa a la Marina Española tampoco era reconocida por el gobierno, que se negó a adquirir este material por considerarlo inservible<sup>40</sup>. En 1856 el Banco terminaba por liquidar definitivamente sus cuentas sin haber obtenido ningún resultado los diversos trámites judiciales emprendidos para conseguir de la Administración una fuerte indemnización. El proyecto inicial de constituirse en una de las más importantes compañías de correos trasatlánticos de la península había fracasado estrepitosamente, pese a los apoyos que la empresa había recibido en sus comienzos.

El servicio de correos volvía de nuevo a manos privadas en 1858, cuando el gobierno decidía convocar su concesión públicamente. La década de 1860 significaba el inicio de la ascendente carrera de Antonio López como contratista oficial<sup>41</sup> y marca la línea divisoria con la etapa anterior, en la que el Estado y los intereses privados habían pugnado por constituirse en árbitros de las comunicaciones trasatlánticas. Sin embargo, ni la Administración pudo hacer frente a los numerosos gastos que el servicio ocasionaba, ni la coyuntura económica propició la consolidación de una empresa dedicada a esta finalidad. El carácter básicamente especulador con el que el Banco de Fomento y Ultramar se había constituido restó capacidad y pretensiones a la entidad, que en muy poco tiempo dejó de funcionar efectivamente y terminó perdiendo los apoyos oficiales.

---

<sup>39</sup> Sobre la reorganización colonial manifiesta a partir de 1851 con la creación de la Dirección General de Ultramar y el intento por controlar directamente desde la Administración el ramo de las comunicaciones ultramarinas, véase SAIZ PASTOR, C.: "Nacionalismo y Expansionismo: Cuba y las empresas militares de la Unión Liberal", en *III Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, 1988.

<sup>40</sup> A.C.E.. *Ibidem*.

<sup>41</sup> Sobre Antonio López y la compañía trasatlántica, véase HERNANDEZ SANDOICA, E.: "Transporte marítimo y horizonte ultramarino en la España del siglo XIX: la naviera 'Antonio López' y el servicio de correos a las Antillas", *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 10 (1988), pp. 45-70.