

LA "COMPAÑIA TRASATLANTICA ESPAÑOLA". UNA DIMENSION ULTRAMARINA DEL CAPITALISMO ESPAÑOL

Elena Hernández Sandoica
Universidad Complutense de Madrid

Los negocios marítimos en la España del XIX, que no han llamado demasiado la atención de los historiadores de la economía, revisten obviamente un interés de primer orden para quienes tratamos la historia colonial. Desde este punto de vista me he ocupado de algunos de sus aspectos en otros lugares, al reconocer la crucial importancia que la empresa naviera de los Comillas -creada por Antonio López hacia 1850 para acudir a un modesto transporte cubano- irá adquiriendo según avanza el siglo. Importancia que no sólo se refiere -hay que advertirlo- a la magna acumulación de beneficios que permitirá a los propietarios una "ejemplar" consolidación y diversificación de sus negocios (en el sentido del valor prototípico que cobraron, dentro del caso español). Sino que, además, sus intervenciones, su trayectoria concreta como empresa, resultaron ser decisivas de cara a la gestión llevada por el Estado español en los asuntos antillanos y filipinos; todavía más, en términos más amplios, nos atreveríamos a decir que quienes encarnan los intereses de la empresa en todo este proceso actúan -en calidad de protagonistas de primer orden- en la definición global del trayecto seguido por el colonialismo español en la segunda mitad del XIX. En este artículo no se desplegarán, forzosamente, más que unos pocos argumentos; de modo que no haré otra cosa sino volver, con una intención muy modesta, sobre alguno de los supuestos básicos de una investigación más extensa y -aún- inconclusa, rastreando en el curso de unos pocos años de la década de los ochenta del pasado siglo en busca de los elementos más externos y aparentes de la prosperidad económica de los Comillas. Un contexto más amplio, así

como el seguimiento del arranque inicial de la empresa naviera y los comienzos de la protección oficial bajo régimen de monopolio, se encontrarán explícitos en otros de mis trabajos¹.

Para resumir muy brevemente aquéllos, diré que entiendo como absolutamente decisivo en el crecimiento y fortuna de la empresa naviera en cuestión el mecanismo de selección positiva que, instrumentalizado por los gobiernos, saldó a favor de los López una pugna feroz -entre capitalistas españoles y también, al principio, extranjeros- por el control de las subvenciones oficiales para el transporte del pasaje administrativo, civil o militar, y del correo a las colonias ultramarinas españolas. Diré también que considero esenciales en esa trayectoria la presencia de elementos extraeconómicos de gran (aunque no cuantificable) peso, que se definen esencialmente por su dimensión política e ideológica, y que oscilan -como bien se sabe- desde el decidido apoyo material de Antonio López a la opción monárquico-alfonsina, hasta su posterior vinculación personal a la monarquía y a las fuerzas políticas conservadoras constituidas en élite de gobierno, pasado todo ello por aquella mistificada e "ideologizada" apuesta "españolista" de los marqueses -de mucha mayor repercusión sobre suelo cubano, en conexiones, apoyos y relaciones con las oligarquías locales- en pro de un costosísimo mantenimiento a ultranza del imperio antillano.

En las páginas que siguen trataremos solamente de esbozar una descripción e interpretación de las circunstancias que rodearon la constitución y crecimiento inicial de la "Compañía Transatlántica Española" (que absorbía -como es sabido- a la anterior "Antonio López y Cía."), intentando enunciar de paso la resistencia política que determinados sectores de la vida española opusieron a tan impresionante ascenso². Mi interés se centra, pues, no tanto en la cuantificación y análisis propios de un estudio de historia económica, como la ponderación política del significado que dicho crecimiento -y sus prolongaciones no propiamente económicas-, tratándose de una empresa capitalista de primer or-

¹ Una versión anterior -y algo más reducida- de este mismo artículo será publicada, en catalán, en las *Actes de las III Jornadas d'Estudis Catalano-Americans*, que tuvieron lugar en Barcelona en abril de 1988, y a las cuales fue presentado como ponencia, bajo el título de "Capital y colonias en los orígenes de la Compañía Transatlántica Española (siglo XIX)". Para el resto de los aspectos y problemas, puede verse HERNANDEZ SANDOICA, E.: "La navegación a Ultramar y la acción del Estado: España, siglo XIX", en *Estudios de Historia Social*, 44/47 (1988), pp. 105-113; "El transporte por mar y la acción del Estado en la España del siglo XIX: Cuba y Filipinas en la concurrencia naviera por la subvención oficial", *Hispania*, 167, XLVII (1987), pp. 977-999; "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; "El mercantil (1886-1887)", en *Homenaje a los profesores J.M. Jover y V. Palacio*, en prensa; "El 'Parlamento largo' y la concentración naviera: España, 1886/1887", *Hispania*, en prensa; y, en general, mi tesis doctoral *Pensamiento burgués y problemas coloniales en la España de la Restauración, 1875-1887*, Madrid, 1982.

² En la defensa de los intereses de la naviera puede verse CANCIO VILLAAMIL, M.: *La Transatlántica Española. Necesidad de desarrollar nuestras comunicaciones terrestres y marítimas*, Madrid, 1887.

den como la presente, puede entrañar en sí mismo, en sus circunstancias externas y hasta en sus resultados.

a) La década de los ochenta: imperio y capital

Al abrirse la década de los ochenta del siglo XIX, España parece despertar a una política colonial que, en parte, tiene mucho que ver con los impulsos que le llegan de fuera. Hacía entonces más de diez años que las estructuras políticas más sólidas y firmes -nutridas de acelerados procesos de industrialización, competitivos y excluyentes, por principio-, habían decidido contestar la que durante tanto tiempo se estimó intocable supremacía británica en materia de mercados, preparando para ello contundentes instrumentos de orden político-internacional. En España, de todo ello se supo entonces -tanto o más que a través de la vía diplomática y las cancillerías- merced a una modesta publicística y, sobre todo, gracias a la prensa. Una prensa abundante, polémica y no siempre veraz -ni siquiera se lo plantea siempre como objetivo-, que traslada a sus páginas, miméticamente, buena parte de la información y comentarios contenidos en unos pocos, muy pocos, periódicos extranjeros que se leen en la redacción. Periódicos que suelen ser franceses -como lengua más accesible- y, también, esencialmente conservadores.

Sobre una trama de inquietud, de repartos apesurados y destructores del espacio no europeo, viene así a construirse en España, activado por la impaciencia colonialista de determinados grupos de intereses (intereses que son menos materiales que ideológicos, en principio, y que se evidencian como de signo diverso y antagónico, en ocasiones)³, un repertorio -excepcionalmente nostálgico y añejo- del pasado colonial español y sus conquistas. Un repertorio que será constantemente traído a colación, por los elementos rectores de la vida cultural del país, con una eminente intencionalidad sustitutoria respecto a una praxis colonial de base mercantil e industrial (aunque fuera ésta mínima) -praxis de nuevo cuño y nuevas plataformas-. Algo de esta nueva entidad, sin embargo -y aún con matices- sí que es propuesto en España para aquel momento, en cambio, por los "colonialistas" (como gustaban de autodenominarse los partidarios de la nueva "idea colonial", africanista por excelencia y, casi siempre, partidarios también de la abolición de la esclavitud en las Antillas españolas y de conceder la autonomía administrativa a Cuba y Puerto Rico). Justo a mediados de la década, en pleno paroxismo de las Carolinas, ciertos sectores de la vida pública española alimentan (en vano, como se verá en seguida) una cierta

³ Véanse especialmente mis artículos "La ciencia geográfica y el colonialismo español en torno a 1880", *Revista de la Universidad Complutense*, 1980, pp. 183-199, y "Pensamiento geográfico y práctica colonial en la España del último tercio del siglo XIX", *Actas del II Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias*, 1984, vol. II, pp. 175-191.

esperanza de lograr la inserción española entre los "grandes" de la política colonial europea, basándose en el hecho (casi fortuito) de haberse librado España -aún con más sorpresa quizá que fortuna- de la zarpa bismarckiana, en su primer intento de expansión oceánica. Pocos de aquellos españoles fueron entonces conscientes, seguramente, de que dicha circunstancia no suponía, en absoluto, el haber conseguido triunfalmente un lugar al sol, junto a otros países en vías de "modernización". Países que eran invariablemente colonialistas -como justificó por entonces el francés J. Ferry- debido, precisamente, a que eran también, y previamente, países industriales.

Ni económica, ni científica, ni tecnológicamente España poseía entonces los instrumentos básicos para una colonización como la que exigían las circunstancias e imponían las potencias hegemónicas. Quizá, aunque se hubieran poseído aquéllos, el viciado y especular arrastre distorsionador propiciado por las viejas y codiciadas posesiones antillanas hubiera bastado para desvirtuar cualquier otro proyecto de nueva planta. E incluso hubiera sido aquella nueva expansión, a su vez, muy posiblemente y ya en sí misma, elemento bastante como para impedir cualquier flexibilización de la muy deficiente estructura administrativa mantenida por España en Cuba, Puerto Rico y Filipinas. En una situación como aquélla, en la que las fuerzas actuantes de primer orden consistían en unos criterios políticos inusualmente conservadores, poco adaptables a los cambios, y sólo muy selectivamente combinados con las expectativas privadas de orden económico, nada puede extrañar el que los episodios sucesivos que condujeron al final de la relación colonial hispano-antillana se plasmaran, en definitiva, a través del mantenimiento crispado de una dominación sistemáticamente contestada, aunque desde luego nada simple en la definición de sus sistemas de poder y alianzas de grupo, ni tampoco unívoca en sus papeles y responsabilidades. Ello -claro está- por lo que respecta al Caribe. En lo que se refiere a Oceanía y -durante mucho tiempo- también Africa, apenas hay que insistir en la falta de arraigo administrativo y social de la presencia colonial española. La organización militar, por otra parte, no es elemento que pueda variar, en este sentido, la situación.

Lo dicho hasta aquí no pretende significar, ni mucho menos, que no pueda hablarse de la existencia de una política colonial española en la segunda mitad del siglo XIX, por torpe e inarticulada que ella nos parezca, lo mismo si nos vemos tentados de lamentar su insuficiencia como si preferimos abominar de su impropio tozudez. Como tampoco cabe excusar los instrumentos de orden material que la hicieron posible y su peculiar conformación, apoyándose como se apoyaban, en su inmensa mayoría, en la vieja plataforma antillana. Las transformaciones capitalistas del transporte marítimo en España juegan en este contexto, como ocurrió también en la mayor parte de los modelos coloniales, un papel de primer orden. Subvertida profundamente la situación anterior por las transformaciones tecnológicas, el auge del comercio exterior, las olea-

das inmigratorias que se proyectan desde Europa hacia los demás continentes, etc., cualquier relación binaria entre un espacio europeo y sus extensiones coloniales y semi-coloniales ha de contar, necesariamente, en su análisis y ponderación, con esta inexcusable atención prioritaria al sector transportes. Pero si -como ocurre en el caso español- ello se inserta en el impulso específico propiciado a este sector desde los poderes públicos y en función -casi única y absoluta- de la precaria conservación de unos restos coloniales que (al contrario que en cualquier otro caso o "modelo") pugnan furiosamente por escapar de la tutela metropolitana, la cuestión de esta transformación económica se evidenciará, además, como de inusual trascendencia política.

Llegó un momento en que las garantías ofrecidas desde la metrópoli española fueron tan inseguras, tan frágiles y relativas para las oligarquías cubanas, que el delgado cordón umbilical que unía a España con las Antillas tendió a quebrarse definitivamente. Pero antes, en el tenso paréntesis abierto entre las dos guerras de la independencia cubana (la que acaba, provisionalmente, en 1878 y la que comienza en 1895), una serie de intentos por prologar al máximo la sumisión, extrayendo a la par los rendimientos más altos de las colonias, hallan una prioritaria explicación entre las líneas maestras de la historia peninsular contemporánea. Entre estos esfuerzos por retener (no tanto por ampliar, aunque ello se de, también, en ínfima medida) la plataforma colonial, cobra especial importancia la consolidación monopolista del transporte marítimo en España. Juega en ello un papel determinante el Estado, de manera que su elección de actuantes, su intervención en la selección positiva, comporta indiscutiblemente que una serie de pequeñas o medianas empresas, supervivientes del período anterior o creadas al hilo de las magníficas oportunidades que prometía la coyuntura, se acomoden circularmente -caso de sobrevivir también entonces- en torno a un gran y privilegiado negocio, el que pusiera en marcha el primer marqués de Comillas, Antonio López y López, cuando todavía no era sino un joven emigrante cántabro en busca de un próspero acomodo al otro lado del mar Océano.

Esta progresiva relación -establecida sólidamente a lo largo de la década de los ochenta del siglo XIX, y prolongada hasta bien avanzado el siglo XX- entre el sector privado (aquí la navegación mercantil, en sus formas volcadas al oligopolio, cuando menos) y la suprema instancia de lo político, el Estado, evidencia claramente sus tendencias ya en la década anterior, la de los años setenta, y acaba constituyéndose, en definitiva, en una de las características estructurales básicas del capitalismo contemporáneo en nuestro país. Las bases normativas de dicha vinculación fueron especificadas, progresivamente, a través de una serie de contratos entre la Administración pública y el empresario naviero, encaminados tanto a cubrir el transporte de tropas -usual o excepcional- como el de pasajeros civiles con destino oficial y, en su conjunto, el traslado de la correspondencia entre España y sus colonias ultramarinas, en divisio-

nes regionales o -como tenderá a perfilarse pronto- en su totalidad. La exclusividad de dichas competencias, unas y otras, dotaba realmente de su sentido profundo al gran interés que despertaron dichas concesiones en los capitales privados, y la pugna de ofertas y de actuaciones públicas que se originó en torno a su consecución creemos que no debe ser pasada por alto.

La prosperidad de Antonio López como afortunado detentador, en incuestionada primacía, de algunas de aquellas contratas, sienta sus bases, aunque pueda parecer paradójico, en aquel Sexenio Democrático que él mismo tanto contribuyera a destruir, haciéndolo imposible. Las guerras, especialmente en su caso la cubana, contribuyeron de modo espectacular a que se arraigara su vinculación permanente a la esfera de las finanzas públicas y a las necesidades del Estado. Desde 1874, al menos, se reforzará contundentemente su virtualidad económica con un elemento nuevo, nada despreciable en la trayectoria biográfica del empresario: su vinculación personal a la Corona y a algunos de los más influyentes prohombres del partido conservador-liberal, muy cercanos a Palacio. En todo caso, hay que añadir que los gobiernos -casi sin excepción-, fuese cual fuese su credo político (y durante un tiempo tan prolongado que el siglo XX guarda buena memoria de esta tradición, para desgracia del sector), actuaron frente a las empresas del grupo Comillas -en su calidad de gestores de los asuntos públicos- con una familiaridad y benignidad constantes que no dejan de asombrarnos al constatarlas. Ello no quiere decir que los celos o la escrupulosidad más absoluta no se produjesen a veces, respecto al cumplimiento de las cláusulas contractuales, en los escalones más bajos de la Administración. Pero precisamente por ello, cuando las reticencias -abiertas o insinuadas- aparecían, las instancias superiores acostumbraban a resolver, casi en cualquier momento, a favor del contratista y -por ello, en consecuencia- en detrimento del Estado⁴.

⁴ Esto tampoco evita que, sobre el papel, y en cada nuevo contrato, queden plasmadas -interminables- "nuevas" y drásticas obligaciones del contratista, de las que, *a posteriori*, suele quejarse la Compañía. En el contrato aceptado en 1878, por ejemplo, y al menos teóricamente, el transporte de tropas no admitía excepciones en su riguroso control, si bien la naviera concesionaria eludió (siempre que pudo) el presentar los informes y certificaciones debidos, escudándose frecuentemente en el retraso del Estado en los pagos. El artículo 7 del nuevo pliego de condiciones era taxativo. Pero, al parecer, no lo bastante como para evitar que Ultramar debiera reiterar a la naviera, una vez tras otra, cuáles eran sus obligaciones. Por otro lado, tampoco es seguro que los informes entregados reflejen siempre con certeza las exactas condiciones de los viajes; o, al menos, nos cuesta aceptarlas en términos absolutos de credibilidad, puesto que no coinciden casi nunca con otro tipo de informaciones, a las que puede accederse con carácter menos institucional y forzado (prensa, testimonios orales recogidos *a posteriori*, publicistas, etc.). Hay que decir, no obstante, que dichos informes -aunque en general parcos y rutinarios- suelen ser más frecuentes y numerosos en los primeros años de la contrata iniciada en 1878, sin duda debido a la insistencia continuada -entonces- de los funcionarios del ministerio de Ultramar. Más información al respecto puede hallarse en cualquiera de los artículos mencionados en la nota 1 de este trabajo.

b) De la "Antonio López y Cía." a la "Compañía Trasatlántica Española"

1881 es, como se nos ha recordado más de una vez, un año decisivo en la fortuna privada y pública de Antonio López, Marqués de Comillas desde tres años atrás, y grande de España precisamente en aquellas mismas y decisivas fechas que corrían, nada más abrirse la década. En 1881 nace bajo su ímpetu la "Compañía de Tabacos de Filipinas": adquiere el coto minero de Aller; imprime nuevos bríos al "Crédito Mercantil" -del que fue presidente-, y compra al por mayor acciones de la "Compañía de Ferrocarriles del Norte". Los capitales originales proceden, incuestionablemente, de la navegación con las Antillas, en larga y no siempre transparente trayectoria. Y en su diversificación reproductiva van a permitir aquéllos tanto la creación de otros varios y sustanciosos negocios de carácter industrial, como el empleo de cantidades respetables en gastos suntuarios e improductivos que conseguirán, entre otras cosas, que Antonio Gaudí y Jacinto Verdaguer puedan realizar, respectivamente, parte de sus sueños artísticos, místicos y benéficos. En cualquiera de los casos, el artista y el clérigo-poeta se hallaban unidos a sus mecenas por la fe católica, elemento también de primer orden en la biografía de ambos marqueses de Comillas: Antonio, el padre, y -más acentuadamente- Claudio, su hijo. Cada uno, naturalmente, a su modo y de acuerdo siempre con los tiempos⁵.

Sin que podamos cuantificar, ni especificar mucho más al respecto -al no habernos sido posible en su día consultar fondos privados de la compañía, y no siendo bastantes para ello los públicos-, no puede haber duda de que son los beneficios arrancados a las colonias los que permiten entonces, por ejemplo, a los López financiar una buena inyección de capital a una sociedad en apuros como el "Crédito", impidiendo su derrumbe. De hecho, por más que otras inversiones les parecieran, ya desde su origen, rentables -y por esto sin duda las concibieron y las pusieron en marcha-, la cuestión de la navegación subvencionada siempre revistió para los López un interés primordial. Con esta intención, y a pesar de no concurrir a la contrata oficial para las subvenciones del Pacífico en su día, nada más crearse la "Compañía de Tabacos" puso en marcha Comillas una línea privada de navegación a Filipinas que -hemos querido casi reservarlo hasta aquí- pronto hubo de hacer ruinosa competencia al por aquel entonces contratista oficial de la línea oriental, el valenciano y liberal Marqués de Campo⁶.

⁵ Valiosos datos sobre todo ello en el *Epistolari de Jacint Verdaguer*, Barcelona, 1984, especialmente vol. VIII.

⁶ DE COSSIO, M.: *La Compañía Transatlántica. Cien años de vida sobre el mar*, Madrid, 1958, p. 43. Sobre la cuestión de competencia con Campo, mi trabajo: "El transporte por mar...": sobre el Marqués de Campo y su empresa ferroviaria, véase HERNÁNDEZ SEMPERE, T.M.: *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1879*, Valencia, 1983.

En aquel mismo año, 1881, tuvo lugar la transformación de la vieja sociedad "Antonio López y Cía" en la nueva "Compañía Trasatlántica", fórmula mucho más moderna y empresa de envergadura financiera mucho más considerable que su antecesora, aunque quizá no pudo evitar el heredar de aquélla, la flamante Trasatlántica, más de un vicio de gestión y muchos de sus más denostados procedimientos de explotación de las concesiones y, en definitiva, de atención concedida al usuario en el desempeño del servicio; deficiencias limítrofes, según los crecientes detractores de la compañía, con la "rapiña" más deplorable.

La constitución de la nueva sociedad se hizo en Barcelona, ante el notario Luis Soler y Pla (pocos años después parlamentario conservador por Cataluña y activo defensor de la proyección corporativa de su profesión) a 1 de junio de 1881. Comparecían también en el acto notarial, junto a López -que representaba a su antigua empresa-, Pedro Sotolongo y José Carreras, los dos «del comercio» de Barcelona. La vieja sociedad naviera aportaba como capital diecinueve millones de pesetas, además de la concesión oficial a su favor para el transporte de correos de Cuba y Puerto Rico, «y toda aquella parte de su haber social destinada a dicho servicio»⁷.

Vamos a detenernos, aunque sea muy brevemente, en sus estatutos y actas de constitución. Por el artículo 2 se añadía al objetivo primordial de la sociedad (el desenvolvimiento de todo tipo de empresas navieras, dentro o fuera de España) la facultad de entregarse a «toda especie de operaciones financieras, agrícolas, comerciales, industriales, hasta inmobiliarias, y a toda empresa de obras públicas». ¿Se preveía así la explotación a fondo de las zonas coloniales por parte de la naviera, explotación que, debido a la complejidad de las circunstancias, no habría de ser, en los años venideros y en lo que a Cuba afecta, ni necesaria ni posible? Es fácil concluir que así fuera, pero -hecha excepción del área guineana- y ya con fechas sensiblemente posteriores a las que consideramos aquí, lo cierto es que la Trasatlántica no volcaría después, en sus empresas derivadas -agrarias o industriales-, sino muy poco sobre las áreas coloniales.

La duración de la nueva sociedad anónima se establecía en cincuenta años, en principio. Su capital ascendía a cincuenta millones de pesetas (dividido en 20.000 acciones de a 2.500, que podían ser suscritas en metálico o en efectos). Del total, quedaban 4.000 acciones en cartera, permaneciendo en manos de los

⁷ *Gaceta de Madrid*, 173, 22-VI-1881, pp. 839-843. Se advierte que «si el gobierno de su Majestad no autorizara la aportación de la referida concesión, la sociedad "A. López y Cía." hará efectivo el importe de las dichas acciones suscritas en metálico», p. 842. La nueva junta directiva quedaba compuesta por A. López y López, como presidente; Manuel Calvo, vicepresidente; Pedro de Sotolongo, Antonio Vinent y Vives, Francisco Romero Robledo, Isidoro Pons, José Carreras y Xuriach, Agustín Robert y Claudio López Bru, vocales. Como vocales suplentes aparecen relacionados un buen puñado de antiguos incondicionales del fundador de la compañía: Patricio de Satrustegui, Carlos de Eizaguirre -su hijo-, Claudio López y López, Angel Bernardo Pérez, Antonio Sánchez de Movellán, José de Ulloa y Manuel Arnús.

propietarios de la antigua sociedad 15.200 del resto, por valor de 38 millones de pesetas. Restaban, pues, nada más que 800 (puesto que no se ponían ahora todas en circulación), de las cuales Pedro de Sotolongo suscribió el 50% (es decir, 400), a la par con José Carreras, que se quedó con el otro 50%.

La autorización oficial para llevar a cabo la transferencia de funciones de una compañía a otra llegó diligentemente, a través de la Real Orden de 4 de julio de 1881, que no halló objeción alguna por parte de la nueva junta, aparentemente dócil ante las nuevas imposiciones del Gobierno. Trataba éste, antes de otorgar el permiso necesario, de conseguir que el nombramiento del gerente de la Compañía correspondiese al Estado, que lo elegiría entre una terna de hombres propuestos por aquélla, y prohibían a la vez que fuesen tenedores de acciones de la empresa extranjeros de cualquier nacionalidad, lo que obligó a modificar, levemente, los artículos 8 y 21 de los estatutos⁸.

La fluidez de relaciones entre los López y los políticos, incluyendo la cúspide del poder, la monarquía (o más bien habría que decir -insistiendo- que, todavía más a partir del apoyo prestado por ésta), constituye un elemento de primer orden en el curso de los acontecimientos, tanto como en el orden de sus secuencias. Fue precisamente aquel verano de 1881 el de mayor trato y roce amistoso entre la pareja real y los marqueses de Comillas, en cuya residencia de verano pasaron los monarcas unos días del mes de agosto. No hay que descartar -aunque bien sabemos que es difícil poder probarlo- que las sutiles presiones de Comillas a propósito de los asuntos de Ultramar dieran mejor resultado a partir de entonces, culminando de esta manera un período de acercamiento progresivo, personal y privado, sin duda, pero de consecuencias políticas y económicas bien generales e importantes. Así, puede resultar arriesgado -con la documentación de que hemos podido disponer- aducir relaciones de causa-efecto a propósito de un Real Decreto del Ministerio de Ultramar, de fecha 26 de agosto, que autoriza el concurso público para el establecimiento y explotación de un cable telegráfico submarino entre La Habana y la costa de México⁹, pero no debe escapársenos la advertencia de que tal decreto se autorizó -precisamente- por el rey en los días pasados en casa de López, y va firmado en Comillas. No podía considerarse aquél del cable telegráfico, sin embargo y en puridad, un asunto urgente. Y menos teniendo en cuenta el lento discurrir de la burocracia española y su desidia frente a los problemas coloniales. Por el contrario, si reparamos en el interés que la empresa naviera desplegaba por entonces en las costas mejicanas, siempre relacionadas estrechamente con sus escalas del Caribe, y en las que el control del cable pasaba por manos norteamerica-

⁸ Véase "Estatutos de la Compañía Transatlántica. Capital Social. Acciones", aprobados en Barcelona a 4 de junio de 1881, recogidos en *Gaceta de Madrid*, 192, 11-VII-1881, pp. 101-102.

⁹ *Gaceta de Madrid*, 243, 31-VIII-1881, pp. 612-613.

nas, podemos sin duda hallar elementos de interpretación que -sin hacernos demasiado suspicaces- nos acerquen seguramente al pasado real.

Volviendo ahora a la flamante Compañía, las primeras obligaciones salieron al mercado en octubre siguiente¹⁰, por valor de quince millones de pesetas en fracciones de 500 (30.000 obligaciones, al 6% de interés anual y amortizables en el plazo de 25 años). La entrada de capital extranjero quedaba de este modo asegurada, si es que se consideraba conveniente. Y hemos de recordar que el primer marqués no fue en absoluto reacio a juntar sus capitales con otros de nacionalidad distinta, como evidencia el fuerte aporte francés en la constitución de la "Compañía de Tabacos de Filipinas", a través del "Banco de París y los Países Bajos"¹¹.

El capital social de ésta última, por otra parte, en el momento de su constitución (noviembre de 1881), era de 75 millones de pesetas, en 150.000 acciones de 500, de las cuales sólo se emitía por el momento la primera serie, de 80.000 acciones, para cuyos poseedores se estipulaba preferencia en la adquisición de las otras series, cuando éstas salieran al mercado. Los cuatro socios fundadores adquirirían, cada uno, un 25% de la primera serie. El consejo de administración quedaba compuesto por «Comillas, Isidoro Pons, Sotolongo, José Ferrer y Vidal, Manuel Girona, José Carreras, Eusebio Güell y Bacigalupi, Claudio López Bru, Angel Bernardo Pérez, Francisco Sepúlveda, Jaime Girona, el Conde de Sepúlveda, Cayetano Sánchez Bustillo, el Conde de Bernar, Federico Luque, Enrique Barbaza, Gustavo Pereire, Ernesto Polack, el Duque de Decazes y Edmundo Joubert» (sic). Igualmente, a finales de diciembre de 1881 tenía lugar también en Barcelona la reestructuración del "Crédito Mercantil", con incremento notable de su capital social hasta 25.000.000 de pesetas. En el momento de la ampliación eran sus accionistas: el Banco "Hispano-Colonial" (5.000 acciones), Antonio López (4.422), José Carreras (1.300), Evaris-

¹⁰ *Gaceta de Madrid*, 302, 29-X-1881, pp. 255-256.

¹¹ El acta de constitución se realiza también ante el notario de Barcelona Luis Soler, a 26 de noviembre de 1881. López comparece y firma como "Marqués de Comillas" y, a su lado, de nuevo, Isidoro Pons (en representación del "Banco de París y los Países Bajos" y del "Hispano Colonial"), y también José Carreras, apoderado en esta ocasión de la denominada "Sociedad General del Crédito Mobiliario Español". Las sedes de la Compañía de Tabacos eran Barcelona y París. *Gaceta de Madrid*, 399, 5-XII-1881, pp. 552-556. Véase además GIRALT, E.: *La Compañía de Tabacos de Filipinas, 1881-1981*, Barcelona, 1981; e IZARD, M.: "Dependencia y colonialismo: la Compañía General de Tabacos de Filipinas", *Moneda y Crédito*, 130, 1974. Como es sabido, el "Crédito Mobiliario", a comienzos de 1882, y recibiendo nuevas aportaciones de capital de Gustavo Pereire y Mauricio Bixio, trató de constituir una nueva sociedad, «muy compatible» con las actividades de la anterior. No se trataba sino del "Banco Español de Crédito", con capital social de 50 millones de pesetas. De éste, tomaba 50.000 acciones el viejo "Crédito", repartiéndose el otro 50% por igual Pereire y Bixio, a razón de 25.000 acciones cada uno (su escritura de constitución, en *Gaceta de Madrid*, 20-I-1882, 20, pp. 297-299). Pero sobre todo, véase SANCHEZ ALBORNOZ, N.: "De los orígenes del capital financiero: el Crédito Mobiliario Español, 1865-1902", en *España hace un siglo: una economía dual*, Madrid, 1977, pp. 155 y ss. -especialmente pp. 117 y ss.-, con los avatares de un fracaso: el derrumbe de la "Union Générale", el 19 de enero de ese mismo año, arrastró el proyecto a la nada. Veinte años más tarde tendría sin embargo lugar, efectivamente.

to Arnús (1.100), Camilo Fabra y Manuel Arnús (ambos 1.000 acciones), Agustín Robert (700), Antonio M. Brusi (450), J. Ferrer Vidal (380), Eusebio Güell (300) y Luis G. Soler y Pla (200)¹².

Pero no se trató sólo de una especie de bendición restringida, dirigida hacia los negocios en los que participaba Comillas. Prácticamente todos los sectores pudieron beneficiarse por entonces de una coyuntura alcista en la que el descenso momentáneo de la entrada de capitales foráneos, detenidos por la inflexión del 73, posibilitó el crecimiento de los grupos más poderosos del capital nacional, al parecer¹³. Ello se reflejó de manera potente en el sector marítimo, y alguno de sus cronistas, con tono más o menos acertado, no dejó de señalar esta circunstancia favorable¹⁴. Somos bien conscientes, sin embargo, de que respecto a todo lo antecedente, queda todavía bastante por reconstruir, y si bien los datos más relevantes para ello no siempre han estado hasta aquí a la disposición del investigador, lo cierto es que algunos de fácil acceso, al menos que sepamos, no han sido -quizá inexplicablemente- objeto de explotación¹⁵.

¹² La escritura de ampliación (22-XII-1881) en *Gaceta de Madrid*, 8, 8-I-1881, pp. 139-140. Nótese que Luis G. Soler, el más modesto de los accionistas, no es otro sino el notario que levanta acta de otras muchas operaciones financieras en las que toma parte Comillas.

¹³ SARDA, J.: *La política económica y las fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX*, Madrid, 1948, p. 127, señalaba ya las posibilidades abiertas en la década.

¹⁴ Por ejemplo, ALMERICH, L.: *Barcelona y el mar. Panorama histórico desde el siglo IX al XX*, Barcelona, 1945, p. 72, escribe: «¿Se la dejó sola a la empresa "A. López" para que se enriqueciera a placer, sin competencia ni estorbo? Esto habría sido un sueño, incompatible con nuestro temperamento. Dormían capitales que pecedian de los negocios del mar, y no era cosa de mantenerlos en conserva, pudriéndose en los bancos. Surgieron nuevas empresas navieras. Jover y Serra adquirió dos o tres barcos; fundóse la Compañía Pinillos, Izquierdo y Cía., con central en Andalucía, pero con honda conexión con capitales catalanas -Juan Forgas, Rómulo Bosch y Alsina y otros-...». Sobre las nuevas compañías de navegación a vapor puede verse todavía VICENS, J. y LLORENS, M.: *Industrial i politics...*, pp. 97-98.

¹⁵ Sobre la expansión del capitalismo industrial y financiero en los años ochenta del XIX fue TUÑÓN, M.: en su obra *La España del siglo XIX*, quien primero ofreció una explicación de conjunto. Para la constitución de la sociedad comandataria "Antonio A. Trujillo y Cía" (escritura de 7-V-1881), *Gaceta de Madrid*, 132, 12-V-1881, pp. 449-451. Su objetivo era «la explotación de buques de vapor que hagan el trayecto entre Marsella, Poti, Marruecos, Canarias y Londres», para lo cual contaba con seis vapores evaluados en total en tres millones de pesetas, y un fuerte componente de capital catalán. El presidente de su consejo de dirección resultó ser Telesforo Montejo y Robledo, «ex-ministro de Fomento, abogado y propietario», *Gaceta de Madrid*, 9-VI-1881, pp. 713-714. Para la "Compañía de Transportes Marítimos" véase *Gaceta de Madrid*, 148, 5-IX-1881, pp. 663-664, con el acta de constitución de 19 de agosto. Pretendía realizar un servicio «nacional» hacia el Río de la Plata, cada día de mayor demanda española. Para el "Crédito Marítimo", *Gaceta de Madrid*, 6, 6-I-1881, pp. 116-118, promovido por Mateo Llasat y Lorenzo Sempere, junto a otros, y destinado a la inversión en negocios portuarios relacionados especialmente con Barcelona. Siendo su capital inicial de tres millones de pesetas, poco tiempo después se procuraba su ampliación hasta 13; véase la escritura correspondiente en *Gaceta de Madrid*, 86, 27-III-1882, pp. 1017-1018. Para la "Compañía Barcelonesa de Vapores-Correo Transatlánticos, S.A.", que dice procurar «la navegación por medio de buques de vapor entre todos los puertos del globo, bien sea importando y exportando frutos, mercancías y productos de todas clases por cuenta de la Compañía, o bien ce-diendo flete a dichos buques», véase *Gaceta de Madrid*, 32, 1-II-1882, pp. 456-458. Contaba con un capital fundacional de cinco millones de pesetas. Respecto a Bilbao, donde se reproducen las mis-mas circunstancias, incluso con fuerza mayor quizá, y sólo a título de ejemplo, véase la constitución de la "Compañía

c) Servicios al Estado y concentración monopolista

Es hora ya, sin embargo, de volver al argumento central: el del papel determinante que el Estado (y, en consecuencia, los hombres que ejercen el poder) representa en la definición de determinados perfiles del capitalismo español, y en su vinculación precisa -e histórica- con las especiales circunstancias del contexto ultramarino.

Los primeros años de funcionamiento de la "Compañía Trasatlántica Española" apenas muestran novedad alguna en lo que se refiere a la cuestión del contrato, sus cláusulas y sus prácticas, si la comparamos con su predecesora, la "Antonio López". A no ser la enconada polémica con el Marqués de Campo, a punto de ser vencido ya, por estas fechas. A mediados de 1883 moría el primer Marqués de Comillas, sin embargo, sin llegar a ver abatido a su principal rival, y en medio de una cierta expectación que recrudecía la campaña denigratoria, de alcance más o menos espectacular, según los momentos y los intervinientes¹⁶. Pero lo que sí parece percibirse es, quizá, bajo la gerencia de Joaquín del Piélagó y con Francisco Sepúlveda como representante ante la Administración, una transparente mayor exigencia de la empresa naviera frente a los poderes públicos, un tono más decidido y menos servil. Al menos desde 1882, por ejemplo, se lamenta con frecuencia la Trasatlántica de lo exiguo de las subvenciones oficiales (lo que no puede considerarse, objetivamente, cierto), así como del retraso de la Administración en los pagos, y de lo que estimaba im-

Bilbaína de Navegación", en *Gaceta de Madrid*, 326, 22-XI-1882, pp. 500-503. Los accionistas principales son Longa, Olávarri, Aznar y Uría. Para la crisis de ciclo corto que, al parecer, se inicia por entonces en la producción industrial vasca, y que posibilita la concentración de los capitales, GONZALEZ PORTILLA, M: "El mineral del hierro español (1870-1914): su contribución al crecimiento económico inglés y a la formación del capitalismo vasco", en *Estudios de Historia Social*, 1 (1977), pp. 55 y ss.

¹⁶ En el mes de junio del 83, por ejemplo, Evaristo Arnús debe hacer frente en el Senado a las palabras pronunciadas poco antes por el Conde de Puñonrostro, suponiendo «un alijo de tabaco entre un buque ruso y un vapor trasatlántico de la "Compañía López"». Reproducido en *Archivo Diplomático-Político de España*, 28-VI-1883, pp. 195-196, trayendo a su vez un suelto de *El Imparcial*. Es ésta una de las pocas ocasiones en que el espinoso asunto del contrabando sale a relucir en este contexto de las compañías subvencionadas oficialmente. Arnús se apresuró a desmentir el rumor, desviando la responsabilidad del hecho -si es que a ésta hubiere lugar- hacia la flota del Marqués de Campo, a quien sin embargo no nombra directamente, pero identifica con las escalas en Cartagena, puerto en el que, por el contrario, no hacían estadía los barcos de la Trasatlántica. Más importante aún es la especie de tirantez que parece establecerse entre la aristocracia del dinero, cada vez más incrustada en la de la sangre, y algún representante originario de ésta, como es el caso de Puñonrostro. Arnús se apresura a esclarecer la memoria del recién fallecido -también- grande de España: «Tanto más sensible es el ataque dirigido a la casa López partiendo de un grande de España, para herir el limpio nombre que ha dejado un igual suyo tan respetable y honrado como el primero de la clase, y a quien deben tantos esfuerzos de inteligencia y laboriosidad la industria y el comercio de nuestro país». Loc. cit., 196. Evaristo Arnús, senador provincial en este año de 1882, llegará a ser vitalicio en 1887. *Archivo del Senado. Expedientes Senadores*, legislatura de 1887. Se hallaba ligado por lazos familiares y económicos a los intereses de Comillas y la Trasatlántica. Por lo que respecta a Antonio López en los últimos años de su vida, resulta por desdicha de escasa utilidad -al contrario de lo que ocurre para otros personajes- la obra de PRUGENT, E.: *Los hombres de la Restauración*, t. III, pp. 23-35: "El insigne naviero D. Antonio López, Marqués de Comillas".

precedentes y arbitrios "recortes" impuestos en los mismos. Tratábase así de convencer a la opinión pública de que no otra sino la que encarnaba el Estado era la parte más beneficiada con la contrata (la única parte beneficiada, si se nos apura), y de que, de no existir dicha contrata, los gastos públicos por aquel concepto serían muchísimo más elevados para el país¹⁷.

Veamos un ejemplo práctico, según los cálculos de la naviera. En los cuatro primeros meses de aquel año de 1882 afirmaba la Compañía haber transportado a las Antillas 405 oficiales y 5.853 soldados (en viajes de ida), más de 584 oficiales y 1.396 soldados, en los de vuelta, siempre con las preceptivas tarifas oficiales reducidas. En dicho concepto, adeudaba el Estado a la naviera 217.000 pesos por el pasaje y 240.000 por la subvención; en total, 2.285.000 pesetas, a sumar a las deudas previas, de antigüedad y volumen no mencionados en este caso. Pero si, no existiendo la subvención, los precios por pasaje que debiera pagar el Estado hubieran de ser los normales, el monto total, según la propia compañía, ascendería a 464.055 pesos, es decir, 2.302.275 pesetas, con lo cual el Estado todavía obtenía un ahorro considerable, además de los beneficios procedentes de tener siempre a su servicio, dispuestos, los barcos de la Trasatlántica. Y ello a pesar de los retrasos en los pagos, normalmente superiores al trimestre, pero -si hemos de hacer caso a Joaquín del Piélagos- superiores a estos plazos e importantes 40 millones de reales durante la "guerra larga" cubana, «sin que por eso se hubiera entorpecido ni suspendido el servicio»¹⁸. Como puede apreciarse, ni son excepcionales los ahorros para el Estado, ni escandalosas las demoras en percibir los débitos ministeriales; ni son tampoco excepcionales (esto, desde luego mucho menos) las condiciones de amortización de dichos débitos en los tiempos de la guerra.

A cambio, gozaba la Trasatlántica de mayores exenciones arancelarias que cualquier otro negocio del sector. Los derechos de introducción de buques, como a cualquier otra compañía naviera, le eran reintegrados por Hacienda una vez abiertos los respectivos expedientes de solicitud de devolución¹⁹. Pero, además, disfrutó la empresa "López", en virtud de la subvención, de la exención de los derechos de abanderamiento y matrícula, por más que el procedimiento fuese el mismo que en el caso anterior (abono previo y después reinte-

¹⁷ Véanse tanto la *Memoria leída en la Junta General...*, 22-VI-1882, reproducida en COSSIO, M.: *Op. cit.*, p. 46, como *La Compañía Transatlántica, Consulta y dictamen de letrados*, Madrid, 1982, p. 6.

¹⁸ COSSIO, M.: *Op. cit.*, pp. 46-49.

¹⁹ Según ALZOLA, B. de: *Estudio Relativo...*, pp. 384-385, entre 1868 y 1878 se importaron 190 buques, y entre 1879 y 1882, 72, gozando todos ellos de franquicia arancelaria, si bien los expedientes resultarían ser de larga resolución. En 1885, cuando escribe Alzola, estaban todavía pendientes algunos de la casa "Portilla, White y Cía." de Sevilla, abiertos en 1879 si bien a la Marina parecía serle reintegrado el importe con mayor diligencia (así los derechos de introducción de la fragata "Concepción", por ejemplo, que acababan de serle devueltos al ramo correspondiente sólo con un año de plazo).

gro)²⁰. La normativa vigente (27 de diciembre de 1877, para la línea subvencionada a las Antillas, y 19 de agosto de 1879, para Filipinas) estipulaba dicha exención, si bien la incomodidad burocrática aumentaba con la Real Orden de 17 de abril de 1880, contra la que protestó puntualmente la naviera "Antonio López"²¹. Temporalmente, le fue permitido -ya a la nueva "Trasatlántica"- la introducción gratuita de su vapor "Antonio López", pero pronto volvió Hacienda a solicitar su parte, dando lugar a nuevas reclamaciones de la "Trasatlántica" (cada vez más segura de sí y ascendentemente poderosa), en los años de 1884 (marzo) y 1885 (febrero), pretendiendo entonces la total derogación de la normativa del 80. Poco después, en septiembre de 1885, la introducción del vapor "Barcelona", también para la compañía de Comillas, dará pie a una sentencia del Consejo de Estado que iba a crear jurisprudencia. Y, sin embargo, ello no es óbice para que, a la altura de 1889, siga todavía la "Trasatlántica" enviando al Ministerio de Ultramar -con el que mantiene por entonces excelentes relaciones-, instancias suplicatorias solicitando su intersección cerca de Hacienda, para que ésta ponga fin a tanta molestia sufrida por el contratista.

A pesar de ello, y en realidad, la compra de barcos al extranjero se había reducido sensiblemente en los años de auge de la "Trasatlántica". De la línea que en tiempos poseyera la "Olano y Larrinaga" -lo mismo que la que fue de Campo- compró la empresa de los Comillas más de la mitad de los barcos que, pocos años después, componían su propia flota. Ello, además de ahorrarle gestiones y desplazamientos (amén de trámites burocráticos -que tanto parecían desagradar al gerente de la Compañía y, sobre todo, a su representante en Madrid-), proporcionaba a la Trasatlántica, es evidente, prestigio y seguridad. Prestigio, ante la opinión pública y otros elementos del sector; seguridad, especialmente en los azares de la competencia intrasectorial. Pero sus detractores no vacilaron tampoco en aprovechar la circunstancia para airear a los cuatro vientos que, antes de proceder a estas compras, los buques de la "Trasatlántica" eran «los más desvencijados y los más viejos que recorrían los mares del mundo», nada menos²². Lo cual -caso de ser cierto- no era óbice para que, en la óptica deformada de la política, una vez adquiridos los mejores ejemplares de la

²⁰ A.H.N., Ultramar, Gobierno Cuba, leg. 4998, con importantes series -que creemos inexploradas- desvelando la imponente marejada en torno al asunto, desde la Dirección General de Aduanas al ministerio de Ultramar

²¹ Dos escritos consecutivos, de 31 de mayo y 1 de junio de 1880, solicitan su inmediata derogación, pidiendo a cambio la libre introducción de los buques y el material de repuesto. Llevado el asunto a Consejo de Estado, su Sección de Hacienda y Ultramar acabaría, en 19 de marzo y 7 de noviembre de 1881, por dar la razón a la compañía.

²² *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, 1887, nº 70, 18-IV-1887, 1845, en intervención de R. Cepeda. Al parecer, los barcos comprados a Campo, en número de once, se adquirieron por un total de diez millones de pesetas.

conurrencia, la flota de Comillas resultara para algunos poseer los barcos «más importantes y mejores que recorren los mares».

Sea como fuere, lo cierto es que, en 1881, con la inauguración de la nueva compañía, se abrieron nuevos servicios regulares con los Estados Unidos, Venezuela, Colombia, Buenos Aires, Fernando Poo y Marruecos, además de una serie plural de combinaciones con los principales puertos del globo. Desde este momento, el primer Marqués de Comillas estaba dispuesto a barrer los restos de la competencia española, a base de incrementar su flota y su relación con los servicios públicos. Si son ciertas las cifras que aporta Cossío, a finales de 1886 «el porcentaje que corresponde a la Trasatlántica en la navegación comercial española, con relación a todos los barcos que hacían líneas trasatlánticas, era el 27%, y el 51,8% respecto a la navegación de vapor»²³.

Por aquellas últimas fechas -pasado el eje de la década de los ochenta- ya hacía tres años que dirigía las finanzas de la empresa (como el resto de los negocios que heredara de su padre), el segundo Marqués de Comillas, Claudio López Bru, quien a pesar de la crisis naviera general, logró seguir imprimiendo a su empresa un rumbo absolutamente favorable. «La Trasatlántica -cuenta orgulloso el biógrafo C. Bayle- jamás interrumpió sus cruceros, ni dejó de repartir dividendos, no excepcionales, pero sí remunerativos, del capital»²⁴. Sin embargo, no es esta cuestión del dividendo la que mejor nos orientará a propósito de los beneficios obtenidos por la compañía, naturalmente. Sus estatutos autorizaban la creación de un fondo de reserva que, sin duda, iba a servir para financiar otros negocios de menor garantía o seguridad, al no estar avalados por la responsabilidad de los gobiernos. En su primer año de explotación, el de 1881, la "Trasatlántica" confesó unas ganancias de 1.768.003 pesetas, de las que se repartirían en concepto de beneficios 800.000, en tanto que se reservaba más de otro tanto para operaciones de alcance diverso²⁵. Un año después, el dividendo repartido era de 87,50 pesetas por acción, que habían de hacerse efectivas en el "Banco de Castilla", de Madrid²⁶. En los años que siguieron, y durante un tiempo, no se repartieron dividendos, lo que no debe interpretarse, por supuesto, como signo de problemas económicos. Tampoco son de reseñar, por aquellas fechas, quebrantos de consideración en el capital constante de la Compañía, excepto el naufragio de vapor "Gijón" -recordado largo tiempo después- frente a las costas inglesas²⁷.

²³ COSSIO, M.: *Op. cit.*, p. 46.

²⁴ BAYLE, C.: *El Segundo...* 84. Véase, sin embargo, más abajo, a propósito de los dividendos.

²⁵ Memoria leída en la Junta General de Accionistas..., reproducida en COSSIO, M.: *Op. cit.*, p.47.

²⁶ Archivo Político-Diplomático de España, 7-VII-1883.

²⁷ Véase el número especial de *El Fomento de la Marina* (revista dirigida por el piloto José Ricart), de 3-XI-1884, dedicado a honrar la memoria del capitán del vapor correo Baldomero Iglesias. Para disipar la sombra de su posible culpabilidad en el percance, rogaron los pilotos de la marina mercante

Por otra parte, hay que situar en estos momentos el asunto de la construcción del dique, uno de los episodios más significativos de las actividades industriales más directamente relacionadas con la cuestión del transporte marítimo que realizaba la "Trasatlántica". Desde mucho tiempo atrás -ciertamente- había querido López -el primero de los dos marqueses- poseer su propio dique, donde proceder a las reparaciones precisas y limpiar los fondos de sus buques. Para estas tareas utilizaba normalmente un dique flotante particular en La Habana, y también el oficial de "La Carraca", por cuyo uso debía abonar a la Marina los derechos correspondientes. Ya en 1864 había solicitado del gobierno un emplazamiento en la bahía de Cádiz, contratando con una empresa británica por valor de 75.000 libras esterlinas, la construcción de un dique flotante. Cuatro años después, en 1868, cambió López de opinión y se inclinó al parecer por el dique seco, pero la revolución liberal democrática -presente en Cádiz de manera perentoria- le hizo, de nuevo, cambiar de planes, deteniendo esta vez el proyecto hasta pasados tres años, en que volvió a obtener terrenos para tratar de dar forma a su objeto. Pero hasta 1882, de hecho, no habría de verse este proyecto cumplido, entrando entonces a funcionar el dique de Matagorda²⁸.

Quienes han relatado las razones -antiguas razones- para proceder a la construcción del dique, han insistido con mayor frecuencia en lo costoso de las limpiezas y carenas en La Habana, lo complicado de proceder a ella en otros lugares, y sobre todo la comodidad y beneficio que ello había de suponer para una empresa de tanta envergadura como la Trasatlántica²⁹. Pero lo que no suele hacerse presente en este tipo de acotaciones es la reiterada y puntillosa escrupulosidad con que el Ministro de Marina trataba de no beneficiar -sistemáticamente y en exceso- a la Compañía, la cual a su vez pretendía hacer de sus necesidades de mantenimiento casi un asunto de Estado, amparándose en la común benevolencia de los ministros de Ultramar con respecto a todos y cada uno de los capítulos en los que aquélla se hallaba mezclada. La documentación, esporádica y desgraciadamente no sistemática, que sobre el asunto se conserva en los archivos navales de El Viso del Marqués, nos ofrece pistas inequívocas para la comprensión de esta importante relación triangular entre esferas y representan-

barcelonesa a Comillas que impusiera el nombre del fallecido a uno de sus vapores, a lo que accedió el propietario, rebautizando así el vapor "Ebro".

²⁸ Museo Naval, Archivo-biblioteca, mss. 2696.

²⁹ MANRIQUE DE LARA, J.G.: *La marina mercante ochocentista y el puerto de Cádiz (A. López y Cía. y el comercio gaditano de la Transatlántica)*, Cádiz, 1973, pp. 23-27, cit. en p. 24. También en COSSIO, M.: *Op. cit.*, pp. 60-61, sobre el tema. «Las estancias prolongadas en el dique presentaban serios problemas, teniendo que ocupar necesariamente la instalación del Estado. Por otra parte, los precios del dique flotante en La Habana eran muy dignos de estimarse, no obstante el derecho a tarifa reducida de que gozaban los buques de la pujante compañía. La tendencia a la nacionalización de estos servicios producía dificultades administrativas para carenar en el extranjero. La Real Orden del 19 de abril de 1859 y el aumento del tráfico producido por el transporte de tropas destinadas a la guerra de Santo Domingo fueron circunstancias que obligaron a pensar a "A. López y Cía." en la construcción de un dique propio».

tes de la Administración pública (Marina y Ultramar enfrentados entre sí con frecuencia) y unos detentadores de capital excepcionales y privilegiados, por lo que hace al contexto español de la época³⁰.

d) ¿Relanzamiento colonial o espejismo capitalista?

«La renovación del contrato con la Trasatlántica es uno de los aspectos de la política colonial que el partido liberal ha inaugurado, y que se acentuará con otras medidas importantes: la expedición del general Terreros a Mindanao, los frecuentes viajes de los cruceros españoles en las Carolinas, en las Marianas y en las mismas Filipinas; el desarrollo impreso a la escuadra, a las fortificaciones; las reducciones de los derechos de exportación; el vigor dado a las misiones católicas, etc., son otros tantos síntomas de la actividad que deben observarse». Así se expresaba, en la primavera de 1887, el cotidiano de Bruselas *L'Independence belge*³¹. Y -al menos aparentemente- no le faltaba razón. Se percibía entonces con claridad la consolidación progresiva y el afianzamiento de la política proteccionista y agresiva que, generalizada allá donde viera resquicio, pretendía hacer de los espacios coloniales materia de explotación sin fin. Para acudir a este objeto con mayor presteza, los grupos coloniales de la metrópoli española debían reestructurar sus posiciones, variar sus estrategias y dominar las nuevas reglas del juego, lo que no era siempre posible, e incluso ni siquiera comprendido por los más directos afectados.

Las presiones, puntuales o de cierto alcance, según la ocasión y las circunstancias, no dejaron sin embargo de producirse, provenientes de una parte sustancial de aquellos, y destinadas a los políticos de turno. Los cuales, a su vez, distaron mucho de comprender, por lo general, en qué consistían las medidas -si es que había algunas que fuese posible adoptar- que permitieran, de hecho, el mantenimiento del imperio. A lo más (y no es poco, se nos objetará,

³⁰ Así, por ejemplo, en enero de 1874 solicita la "A. López y Cía." desde Cádiz, por despacho telegráfico, que en tanto se construía la pieza de hélice necesitada por la goleta "Carmen", de Marina, dejase ésta lugar, en el dique, al vapor "Antonio López", al que habría de ponerse eje, hélice y timón. Para conseguir más fácilmente sus deseos, recuerda la empresa naviera las circunstancias de guerra por las que se estaba atravesando, lo que exigía del vapor hallarse bien dispuesto «para cualquier servicio». Al parecer, esta vez la Marina, dadas las circunstancias de la guerra, no tuvo inconveniente en acceder, desde Madrid. Pero el Capitán General del Departamento de Marina de Cádiz, a su vez, no cedió en sus presiones cerca del Ministerio hasta conseguir que, precisamente debido a aquellas mismas circunstancias, quedase denegada la petición de la compañía, cuyo interés -se insiste- ha de quedar necesariamente por debajo del público. Archivo General de la Marina de Guerra Alvaro de Bazán, Correos Marítimos, exped. vapor "Antonio López". Abordé inicialmente este asunto de la oposición ministerial entre Ultramar y Marina en la ponencia "Las Antillas españolas en la década de los ochenta del siglo XIX", presentada a la *II Anglo-Spanish Conference of History: Mother Countries and their Overseas Territories*, celebrada en Madrid, 6-8 noviembre, 1985.

³¹ Según se desprende de un suelto leído en el Congreso por el liberal ministro de Ultramar Víctor Balaguer, durante la discusión del contrato que se hallaba en trámites. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, 84, 5-V-1887, 1785.

quizá comprensiblemente) el imperio americano sirvió para facilitar en España la transición hacia el capitalismo financiero -si es que se nos permite seguir llamándolo así-, sin que hubiera contribuido, en cambio, al desarrollo de una fase cualquiera -importantísima y previa- de capitalismo liberal. Y al hilo del imperio se articularon, efectivamente, los últimos capítulos de la polémica que levantó la débil resistencia ofrecida por los partidarios del liberalismo económico en España, desguarnecidos ya ante la poderosa corriente de la cerrazón proteccionista impuesta por la industrialización y la concentración de capitales³².

Para el caso que nos ocupa, la resistencia a la centralización del sector naviero procede casi únicamente de un pequeño puñado de librecambistas, apenas comprometidos privadamente -los unos- con el poder financiero en España, y otros, sin embargo, absolutamente sospechosos de hallarse sirviendo a intereses en retroceso, la mayoría de los cuales se mantendrán -por poco tiempo ya, seguramente- del lado del jugador que se perfila como perdedor. Ni siquiera los gobiernos liberales -como sabemos- supieron sustraerse a este avance imparable de la protección³³, que obliga al Estado a salir garante de las grandes empresas, al tiempo que se convierte en su principal impulsor. Es más, fue un gobierno de Sagasta, precisamente, el que -defendiéndola a capa y espada de sus detractores- ofreció y entregó a la Compañía Trasatlántica los medios de proceder a un negocio fabuloso, el que le proporcionaría el contrato de 1887.

Dicho contrato, para el que se dispuso de todas las facilidades parlamentarias, consiste en la concentración de un acuerdo sin precedentes entre el contratista y el Estado que, haciendo tabla rasa de lo convenido en el anterior acuerdo -al que restaban aún tres años de vigencia-, permite que sea la Compañía en cuestión la única representante oficial española a través de los mares, autorizada por los gobiernos de la monarquía, quienes le abonarán por ello cantidades muy importantes. Cantidades similares a las de otros países europeos cuyo erario y, sobre todo, cuya protección material y cuyo valor político-estratégico sobre los territorios visitados, eran infinitamente más sólidos y más estables que los españoles³⁴. Nadie -salvo los enemigos acérrimos del viejo mercantilismo, al que creían ver con estas prácticas "redivivo", para su desesperación, y salvo los implicados directamente en negocios rivales- supo ver los peligros, económicos y políticos, de lo que parecía ser un proceso irreversible e imparable. Pe-

³² Véanse "El colonialismo español en la crisis..." y "El 'Parlamento largo' y la concentración...", citados en nota 1.

³³ SERRANO SANZ, J.M.: *El viraje proteccionista en la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid, 1987, que sin embargo -y a mi entender paradójicamente- no aborda la cuestión colonial. Para los nexos antillanos, HERNÁNDEZ SANDOICA, E.: "Polémica arancelaria y cuestión colonial en la crisis del crecimiento del capital nacional: España, 1868-1900", en *Estudios de Historia Social*, 22-23 (1982), pp. 279-319.

³⁴ Para el caso italiano: SERENI, E.: *Capitalismo y mercado nacional*, Barcelona, 1980, especialmente cap. 3: "El nudo de la política triguera".

ro en esto último no iba a constituir excepción alguna el caso español. Salvo los teóricos de la izquierda marxista -y ello un tanto *a posteriori*-, nadie consideró "peligroso" el giro monopolista que adoptaban los emporios industriales y mercantiles basados en la navegación a vapor. Este empañamiento de la realidad se debió, a nuestro entender y sobre todo, por las dimensiones políticas que contenía, en sí mismo, el proceso³⁵. El caso español es -muy posiblemente- extremo, pero no por ello deja sin duda de tener valor, sino todo lo contrario, para ilustrar una dinámica de los asuntos públicos en la que las esferas de intervención, siendo la realidad compleja e interactiva como es, no pueden hallarse -nunca- separadas.

³⁵ Rosa Luxemburgo señalaba, en 1900, cómo la cuestión de las subvenciones oficiales a las líneas de vapores se convirtió en "trampa" ideológica y catalizador, a un tiempo, para la socialdemocracia alemana, inclinada en su mayoría por lo que la izquierda radical calificó de «primera legitimación científica» del "oportunismo". LUXEMBURG, R.: *Reforma o revolución*, Barcelona, 1974, p. 104.