

## *Transporte marítimo y horizonte ultramarino en la España del siglo XIX: La naviera «Antonio López» y el servicio de Correos a las Antillas.*

ELENA HERNÁNDEZ SANDOICA \*

En la historia del capitalismo español, tan falto todavía de biografías empresariales, un puñado de nombres se hacen acreedores a la prioritaria atención que les viene otorgada, justificadamente, por la dimensión que lograron imponer a sus negocios. Pocos, sin embargo, merecerán tal vez un tratamiento profundo y urgente como el santanderino Antonio López, objeto hasta aquí de semblanzas biográficas laudatorias, siempre aprovechables por el historiador, pero poco decisivas en el progreso de nuestro oficio <sup>1</sup>.

---

\* Departamento de Historia Contemporánea. Universidad Complutense. Madrid.

<sup>1</sup> Tenemos datos, poco precisos, sobre la realización, en curso, de una monografía — concebida como tesis doctoral —, en la Universidad Autónoma de Barcelona, acerca del primer marqués de Comillas (título otorgado en 1878), Antonio López y López. Entre tanto, pueden leerse con provecho, todavía, las palabras que se le dedican en trabajos — poco interesantes en cuanto a cuestiones de hondura, pero al menos fuente de datos — como los siguientes: BARREDA, F.: «D. Antonio López y López, primer marqués de Comillas», en VV. AA.: *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña, 1857-1957*, Banco de Santander, Santander, 1957, pp. 839-846; PEREDA DE LA REGUERA, M.: *Indianos de Cantabria*, Diputación Provincial, Santander, 1968; MANRIQUE DE LARA, J. G.: *La marina mercante ochocentista y el puerto de Cádiz. (A. López y Compañía y el emporio gaditano de la Trasatlántica)*, Cádiz, s. f. (1973); COSSIO F.: *La Compañía Trasatlántica. Cien años de vida sobre el mar. 1850-1950*, Madrid, 1950; GIRALT, J.: *La Compañía de Tabacos de Filipinas*, Madrid, y sobre todo MAURA y GAMAZO, G.: *Pequeña historia de una grandeza. El marquesado de Comillas*, Barcelona, 1949.

Sobre el sucesor de Antonio López, su hijo Claudio López Brú, sabemos más cosas, entre otras razones porque sus biógrafos estuvieron más atentos a la recopilación de datos que, a su criterio, fueran capaces de impulsar la canonización de su biografiado, todavía hoy pendiente en Roma. Pueden verse, al respecto, y sin pretensión alguna de exhaustividad por nuestra parte, BAYLE C.: *El segundo marqués de Comillas, don Claudio López Brú*. Razón y Fe,

Antonio López y López de Lamadrid nació en Comillas (Santander) en 1817, de familia al parecer muy modesta. Sesenta y un años más tarde, en 1878, se convertía en marqués por nombramiento real. Habría de vivir todavía otros cinco años, años en los que viera colmada con todo tipo de venturas a la empresa naviera que hizo célebre su nombre, pronunciado por unos con envidia y admiración; por otros, con comprensible desazón o justificado encono. Había levantado a lo largo de las últimas dos décadas un potente edificio financiero, múltiple en sus conexiones y derivaciones, que iba a transmitir a su muerte, en 1883, a su hijo Claudio, quien contaba entonces treinta años y habría de vivir hasta 1925, en que falleció sin descendencia directa, después de haber consagrado toda su vida a los negocios, la fidelidad estricta a los estímulos procedentes del Vaticano y una praxis social activa, de inspiración inequívocamente católica.

Hombres de empresa en ambos casos, distintos e identificables sin confusión posible frente a otros de sus contemporáneos, el padre y el hijo hallarían en la intervención a su favor de los poderes públicos ocasiones múltiples de significarse ampliamente, destacándose sobre el conjunto de sus competidores capitalistas. Caracterizaría ante todo al padre, Antonio, una profunda capacidad para intuir dónde podía estar el negocio, yendo hacia él sin vacilaciones y de la mano de una fortuna tan sólida como poco común. De la suerte que le acompañó siempre se habló tanto en sus días como de los sacrificios de sus comienzos y del innato talento que hubo de desplegar hasta verlos rentabilizarse. Pero también se habló de los oscuros inicios de su carrera, en Cuba, presuntamente empeñado en el tráfico de esclavos que, allá por los años 50 del siglo XIX, hallaba —a pesar de las prohibiciones nominales— momentos de esplendor<sup>2</sup>.

---

Madrid, 1928; NEVARES S.: *El patrono ejemplar*. Madrid, 1936 y, tomando datos de los anteriores, el también jesuita —como los anteriores— REGATILLO, E.: *Un marqués modelo*. Santander, 1950. Lo más interesante se contiene, sin embargo, en la obra de MAURA, G., citada más arriba, si bien lo más reciente que conocemos es GRANIZO, M.: «El segundo marqués de Comillas, empresario ejemplar», en *Biografías de sociólogos españoles*. Ministerio de Trabajo, Madrid, 1963.

La única visión crítica —al menos que sepamos — se contiene en el buen trabajo de CASTILLO, J. J.: *El sindicalismo amarillo en España*. Madrid, 1977. Véase también, del mismo autor, el libro *Proprietarios muy pobres. Sobre la subordinación política del pequeño campesinado*. Madrid, 1979.

Breves menciones a ambos Comillas pueden seguirse en TUÑÓN DE LARA, M.: «La burguesía y la formación del bloque de poder oligárquico: 1875-1914». *Estudios sobre el siglo XIX español*. Madrid, 1974 (4a.), p. 173 ss. Con mayor precisión, VELARDE FUERTES, J., en el prólogo a MUÑOZ, J.: *El poder de la Banca en España*. Madrid, 1970 (2a.), pp. 7-8, así como RODAN, S., GARCÍA DELGADO, J. L. y MUÑOZ, J.: *La formación del capitalismo en España, 1914-1920*. Madrid, 1973, vol. II, p. 400.

<sup>2</sup> Cfr. especialmente ELY, E. T.: *Cuando reinaba su majestad el azúcar*. Buenos Aires, 1963; MORENO FRAGINALS, M.: *El Ingenio*. La Habana, 1978, 3 vols.; KLEIN, H. S.: *The middle passage*. Princeton, 1978; MURRAY, D.: *Odious commerce. Britain, Spain and the abolition of the Cuba*

Aquí nos interesa, sin embargo, otra posterior derivación, industrial en parte, de aquella primera empresa, nefanda, de la que se sospechó en su día sin poder demostrarla, y de la que no sabemos aún nada concreto. La crisis evidente en que se sumirían algunos de los mayores negocios de origen colonial a mediados de los años 50 dejaba paso, a su vez, a todo un nuevo capítulo de posibilidades para la acumulación privada. No menos rentables, muy posiblemente, si bien sujetos a distintas circunstancias y reglamentados conforme a ellas, lógicamente.

Y así, en el caso a que nos referimos, y andando el tiempo, descubriría el joven Antonio López en el Estado, en sus intervenciones y recursos, posibilidades inmensas de estímulo empresarial para las primeras experiencias navieras que, especialmente centradas en la política colonial española en América, se propuso. Unas veces buscó ávidamente los traslados de tropas, excepcionales (Santo Domingo, Cuba, el norte de África también...), producto de urgencias de intervención militar de distinto origen, pero siempre precipitadamente organizadas. Y otras se contentó con experiencias marítimas subvencionadas por los presupuestos públicos, menos espectaculares en su concentración de beneficios, quizá, pero a la larga operaciones tanto o más seguras que las anteriores.

Con gran agudeza, en efecto, procuró López desde muy pronto asegurarse la contrata oficial para trasladar pasajeros y correspondencia a las Antillas que, llegado un determinado momento, los gobiernos españoles decidieron dejar, prácticamente, en sus manos. Las cláusulas de la licitación, que siempre le fueron favorables, contenían también la preferencia y el subarriendo entre las competencias de la compañía naviera concesionaria oficial, en el caso de traslados urgentes y masivos de soldados con destino a las guerras coloniales. Teniendo, pues, las contratas de correos en sus manos, los hombres de la Casa Antonio López (desde 1881 Compañía Transatlántica Española) lo tenían todo: lo cotidiano y lo excepcional; las armas de la paz y las de la guerra.

## HACIA CUBA, COMO TANTOS OTROS

Siguen en la oscuridad, por el momento, los mecanismos primeros de acumulación privada por los que Antonio López, joven emigrante decidido y emprendedor, arrancó al suelo cubano las primeras riquezas que sir-

---

*slave trade*, Cambridge, 1980; CORWIN, A. F.: *Spain and the abolition of slavery in Cuba, 1817-1886*, Austin, 1967; SCOTT, R. J.: *Slave emancipation in Cuba. The transition to free labor*, Princeton, 1985, y MORENO FRAGINALS, M., KLEIN, H. S. y ENGERMAN, S. L.: «Nivel y estructura de precio de los esclavos en las plantaciones de Cuba a mediados del siglo XIX: Un estudio comparado», *Revista de Historia Económica*, Madrid, núm. 1, 1983, 97-120 (reproducido más recientemente en la revista *Santiago*).

vieron de base a su fortuna. Y probablemente se haya convertido en dificultad casi insuperable el llegar a conocerlos con certeza <sup>3</sup>. Más fácil resulta, naturalmente, el seguir su trayectoria ya una vez situado, bien relacionado socialmente y dispuesto como otros tantos a la intervención en la vida pública, a esa doble incidencia en la política cubana y metropolitana que le permitía su condición de indiano algo más que acomodado. Nosotros no hemos de intentar aquí, ni mucho menos, una aproximación biográfica medianamente satisfactoria —lo que se escapa de nuestras posibilidades presentes—; pero tampoco hemos de despreciar los escasos datos de esta índole que, a nuestro juicio, pudieran esclarecer la trayectoria empresarial de la familia López, en sus facetas ligadas al sector marítimo.

Para los negocios del grupo Comillas (ya evolucionados, especialmente desde finales del siglo XIX hasta la década de los años 20 de nuestro siglo) sintetizó ya hace tiempo con claridad Juan Velarde cuatro fuentes de acumulación distintas <sup>4</sup>. En primer lugar, las rentas de *depredación colonialista* —poco conocidas en este caso, como ya hemos advertido—; después, las rentas de *monopolio* típico —de las que el propio autor destaca la procedente de la Compañía de Ferrocarriles del Norte—; en tercer lugar, las rentas procedentes de *subvenciones estatales*, entre las que se encuentran, con carácter prioritario, las que a nosotros nos preocupan, y que ofrecen, indiscutiblemente, otra importante faceta del expolio colonial; y, por último, las *rebajas de insumos* para favorecer la acumulación en el sector transportes. Vamos a centrarnos, por lo tanto, en el tercero de estos apartados, si bien hay que advertir que la conexión e interpenetración con el segundo es tal, evidentemente, que no siempre es posible establecer una neta distinción. Ambos participan de la *acción del Estado*, de su decisión inequívoca de proporcionar a determinados empresarios y negocios eficaz cobertura para el riesgo, beneficios con frecuencia altos y siempre asegurados, al tiempo que constituyen un considerable acicate (desde luego, en ocasiones, del todo aprovechado) para la expansión y la diversificación industriales.

---

<sup>3</sup> Sus biógrafos omitieron todo dato al respecto, y no se ha hecho una exploración sistemática de los archivos (por otra parte, quizá poco esperanzadora). Lo que si podemos, desde luego, es reflexionar a propósito de las acusaciones de su cuñado, Francisco Brú, quien denunciado la usurpación de bienes patrimoniales por parte de Comillas (a través de su mujer, hermana de Brú), no vacila en calificar a aquél de «mercader habilidoso», «antiguo negrero» y «agiotista sin conciencia». Todo ello en un opúsculo absolutamente excepcional y valioso a pesar de su índole panfletaria (o precisamente, quizá, por lo que ésta revela). Cfr. BRÚ, F.: *La verdadera vida de A. López y López*, Barcelona, 1885, citas en pp. 11 y 27, respectivamente.

La naturaleza comercial de sus primeros pasos en Cuba, como dependiente en un negocio de tipo familiar, sin embargo, sí que es destacada por los biógrafos. Lógicamente, en un intento de dibujar la trayectoria socialmente ascendente del «self-made man» que el primer marqués de Comillas parece ejemplificar a la perfección.

<sup>4</sup> VELARDE FUERTES, J., *Op. cit.*, pp. 7-8.

Desde el momento en que Antonio López y su paisano Manuel Calvo —jóvenes santanderinos los dos, expulsados ambos por el medio inhóspito de la Montaña— consiguieron hacer en la populosa Cuba sus primeros miles de duros, «todo fue camino llano», como cuenta sin rubor su biógrafo más ajustado, Constantino Bayle <sup>5</sup>.

Se establecieron en Santiago de Cuba, como tantos otros, acudiendo a la vecindad de sus paisanos y parientes, abrieron allí un almacén de ropas —sigo la información «oficial»— y compraron fincas rústicas, al parecer, cuando la primera guerra por la emancipación nacional las depreció. En pocos años, su firma comercial era de las más poderosas de la plaza, por lo que se decidieron a ampliar las dimensiones del negocio. Como era tradicional cuando las cosas iban viento en popa, llamaron entonces a otros de sus paisanos, entre ellos Pedro de Sotolongo (a quien E. Prugent, con satisfacción evidente, calificará después de «opulento capitalista cubano»). Pero también se unieron entonces al grupo Movellán, Satrústegui y Angel Bernardo Pérez, amigo de la infancia y hombre de confianza de Antonio López <sup>6</sup>.

Los viajes de este último entre la Península y Cuba, en los plazos marcados por las fechas de 1845 y 1856, parecen constantes y frecuentes, pero no siempre es fácil reconstruir sus itinerarios y actividades. Sabemos ciertamente que su primer servicio de importancia lo estableció entre Guantánamo y Santiago de Cuba, según solicitud presentada en 2 de marzo de 1850, y por la que obtuvo una concesión por el plazo de diez años. Para dicha ruta compró López, en Filadelfia, el vapor que bautizó como «General Armero», con el cual inauguraría también, años más tarde, y ya en proceso de clara expansión del negocio y el tráfico, la línea Cádiz-Marsella.

Alicante y Barcelona son sus puntos de anclaje, sus sedes comerciales primeras en la Península, a la cual volverá a acercarse López en persona, cada vez con mayor frecuencia, llegando, incluso, a instalarse, casi estable, por temporadas cada vez más largas. Viene alentado, seguramente por las posibilidades de inversión que, en principio, abría la legislación del bienio progresista. Y, además, aunque un tanto por sorpresa, pronto la guerra de Marruecos, abordada por los unionistas tan decididamente, proporcionaría a Antonio López la oportunidad de ensayar, con fruto, ese transporte

---

<sup>5</sup> BAYLE, C.: *El segundo...*, p. 5.

<sup>6</sup> PRUGENT, E.: *Los hombres de la Restauración*, Madrid, 1881, vol. II, pp. 80-81. En los momentos en que esto se redacta era Sotolongo director general del Banco Hispano-Colonial en Barcelona.

Respecto a Movellán, Satrústegui y Pérez, los tres formarán parte del primer consejo de administración de la Compañía Transatlántica Española en 1881 (fecha de su fundación como prolongación, reorganizada, de la Antonio López, cuando la sociedad comanditaria de primera hora deja paso a la sociedad anónima).

de tropas masivo, organizado precipitadamente y sin suficiente holgura ni preparación (pero políticamente *válido*, al fin y al cabo), que tanto habrían de rentabilizar los navieros López a lo largo de muchas décadas, bien en América o Filipinas, bien en África. Traslados y viajes, cuyos *objetivos, condiciones y reiteración* (no cuesta trabajo alguno comprenderlo) habrían de convertirse en atormentadora pesadilla para las capas populares del país.

Parece que en aquella primera ocasión propicia brindada al santanderino López por la política expansionista de la Unión Liberal, entregándose en cuerpo y alma, como se entregó, al servicio de embarques, estuvo a punto, incluso, de perder la vida por culpa del cólera. Salvándose, sin embargo, de tal extremo halló en pago López, a cambio y con facilidad, el éxito material y la reputación de *patriota* propia de un clima romántico de exaltado nacionalismo y espúreo producto de una muy peligrosa vinculación del sentimiento de «patria» al hecho y circunstancias de la guerra exterior y de conquista. Un cierto y fugaz entusiasmo de la Administración le facilitó entonces el conseguir en pública subasta la contrata oficial para conducir el correo peninsular a las islas de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, isla esta última donde volvería a tener oportunidad de prestar sus servicios *extraordinarios* durante la guerra iniciada en 1863.

Había comprado, para realizar con mayor holgura el servicio postal, dos nuevos vapores, el «Ciudad Condal» y el «París», dejando para cubrir la línea mediterránea los denominados «Madrid», «Alicante» y «Marsella». El contrato, sin embargo, le exigía mejor cobertura técnica y, por ello, se vio obligado el contratista a comprar a fines de 1861 otros seis vapores que —junto con los anteriores— fueron el núcleo inicial de la que años después habría de ser la mayor compañía naviera del país.

## LOS SERVICIOS POSTALES SUBVENCIONADOS

Documentos del Ministerio de Ultramar (hoy en el Archivo Histórico Nacional de Madrid) completan las noticias anteriores, procedentes en su mayoría de unos escritos y una publicística surgidos siempre en momentos posteriores a los hechos que se narran y, por lo tanto, de imprescindible confirmación o desmentido, lo cual todavía está —en buen medida— por hacer <sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Son útiles, en este sentido, las aportaciones de BAYLE, C., ya citado, además de COSÍO, F.: *La Compañía Trasatlántica. Cien años de vida sobre el mar, 1850-1950*, Madrid, 1950; CONDEMINAS MASCARÓ, F.: *Bosquejo histórico de la Marina española, en Compañía Trasatlántica. Libro de Información*, Madrid, 1923, así como —del mismo autor—: *Diputación Provincial de Barcelona. Museo Marítimo. Homenaje a la Compañía Trasatlántica. Folleto conmemorativo del acto de inauguración de la Sala Marqués de Comillas (Reales Atarazanas)*, Barcelona, 1951; y FITF, V.: «Patriotismo y desinterés», *Revista de Navegación y Comercio*, 15-XI-1893, pp. 477-

Por algunos de aquellos papeles podemos saber, por ejemplo, que en 1850 había establecido el Gobierno —«por su cuenta»— una línea de vapores entre Cádiz y las Antillas, con cuatro buques propios. Los dos primeros, el «Caledonia» y el «Hibernia» habían sido adquiridos a la británica compañía Cunard, viniendo a unirse a ellos, poco después, otros dos más, el «Fernando el Católico» y el «Isabel la Católica», de cuyos resultados en el servicio se quedó, al parecer, muy satisfecho.

Por alguna razón, el Gobierno decidiría unos años después poner este servicio de Correos en manos privadas (como ya se venía haciendo en otros países), previa consulta técnica realizada por el Ministerio de Guerra y Ultramar al de Marina. Una vez puestos de acuerdo, se pasó a convocar, en el verano de 1858 y mediante el correspondiente pliego de condiciones, la concesión oficial de un servicio que en aquellos momentos realizaba, provisionalmente, un consorcio denominado Compañías Catalanas Reunidas <sup>8</sup>.

Razones de ahorro presupuestario, además de las usuales argumentaciones de índole político-internacional, parecen respaldar entonces la decisión adoptada por el ministerio del ramo. El funcionario encargado de suscribir el acuerdo, Gabriel Enríquez, afirma estar convencido de que «no es posible que España retroceda ante una necesidad que importa tanto a su decoro como a su interés», y considera de orden menor determinadas discrepancias habidas entre los expertos de la Administración respecto a un presunto incremento de costes en el servicio que acarrearía al parecer el nuevo procedimiento, la privatización.

El asunto no se resolvió tan fácilmente, sin embargo, y el hecho es que la licitación pública no tuvo lugar hasta febrero de 1860, presentándose entonces las siguientes ofertas: una del concesionario provisional, Francisco Senmartí Bruges, que en dos ocasiones previas (6 de diciembre de 1859 y

---

483, quien proporciona las razones más convincentes sobre la instalación de López en Barcelona y sobre su posible elección del campo de operaciones.

Otros datos importantes para la reconstrucción de dicha trayectoria, en las intervenciones parlamentarias. Así, por ejemplo, el general Beránger, en el Senado, el 4 de mayo de 1887 (véase *Diario de Sesiones de Cortes. Senado*, núm. 83, 1887, 1749 y ss.). Los materiales de archivo que hemos utilizado aquí se encuentran en el Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Madrid, sección de *Ultramar*, «Cuba, Gobierno», legajo 5453.

<sup>8</sup> Los viajes anuales eran 18, con seis buques, por los que se percibía una subvención anual de 468,00 reales (AHN, *loc. cit.*).

Una descripción más detallada de todo ello, que no vamos a hacer aquí, puede verse en mi tesis doctoral: *Pensamiento burgués y problemas coloniales en la España de la Restauración, 1875/1887*. Editorial de la Universidad Complutense, Madrid, dos vols., especialmente pp. 853-983.

La competencia, que arranca de aquí, establecida pronto con José de Campo, puede seguirse en mi trabajo: «Transporte por mar y acción del Estado en la España del siglo XIX: Cuba y Filipinas en la concurrencia naviera por la subvención oficial». *Hispania* (en prensa).

28 de enero de 1860, inmediatamente antes de procederse al acto), había ofrecido seguir realizando el servicio por un monto total de 880.000 reales al año, sin conformarse con que sus propuestas sirvieran de tipo base para la subasta. Las razones de índole política que alegaba Senmartí no fueron escuchadas en momento alguno, y sus temores de que el servicio cayera en manos de extranjeros nadie se preocuparía de disiparlos, como corresponde a la apertura liberalizadora en materias de economía de la que tanto protestaron los proteccionistas catalanes.

El segundo de los concursantes era Luis Perera (millón y medio de reales por viaje redondo); el tercero, el *Crédito Mobiliario Español* (949.000 reales); el cuarto era Rafael Beltrán de Lis (1.477.717 reales) y el quinto y último José de Campo, quien acudió nada menos que a las once y media de la noche, con una sorprendente oferta: la de 55 pesos (sic) por viaje redondo, lo que daba un total de —únicamente— 11.000 reales. Desestimada su propuesta por error de forma (a pesar de la previa aclaración del aspirante José de Campo, quien advirtió que, naturalmente, se trataba de un *lapsus*), también habría de ser desechada la primera de todas, la de Senmartí, por haber sido presentada en el ministerio antes de tiempo.

Por su parte, ninguna de las otras tres ofertas, y a pesar de que la presentada por el *Crédito Mobiliario* gozó de evidentes simpatías, consiguió tampoco hacerse con la contrata en aquella ocasión. Es más, corriendo incluso el riesgo de incrementar los costes —según se advierte en algunos momentos de la negociación—, el ministerio pareció insistir, llegada la hora, en desempeñar por sí mismo el servicio. Y, sin embargo, en junio siguiente (siempre 1860) conocemos que la Administración había vuelto a decidirse a convocar, de nuevo, subasta provisional.

Es entonces cuando, como de costumbre, se provoca la avalancha de demandas procedentes de los puertos vinculados al comercio americano. La ciudad de Santander la primera, a través de su Junta de Agricultura, Industria y Comercio, solicita privilegios para sí misma en virtud de su antigua proyección antillana, en tanto que recela de aquellos otros que, de hecho, parecen ser otorgados por los poderes públicos al puerto de Cádiz en las recién aparecidas condiciones de licitación. Comprende Santander el carácter obligatorio que se impone a la escala de Canarias, pero alega en su propio favor el tener, como sabe el Gobierno, «incesantes y casi exclusivas relaciones mercantiles con Cuba», lo mismo que otra circunstancia que «nadie ignora»: la de que la emigración a Ultramar «parte principalmente del litoral cantábrico». Como último argumento, para la Junta santanderina, el ministerio debería considerar en su favor el ahorro procedente de que el precio del carbón, en aquel puerto del norte, resultaba —según el escrito— un 40 por 100 más barato que en los puertos andaluces.

En realidad, a partir de la lectura del informe santanderino puede seguirse la pugna renovada entre los puertos exportadores desde muy distintas aproximaciones, en las que, evidentemente, no podemos introducir-

nos aquí. Lo único que hemos de resaltar, por el momento, es que la decadencia del puerto de Cádiz permite intervenciones de este tipo, sin que su relativa situación de privilegio se vea del todo derrumbada, aún. No merece la pena, sin embargo, insistir ahora en este tipo de asuntos, porque su incidencia en las subastas del servicio de Correos es, en esta ocasión, mínima.

En junio de 1861, una vez más, sale a la luz pública, sin haberse resuelto de modo estable, la cuestión de la navegación ultramarina encargada del transporte oficial de correspondencia y pasajes. En dicha ocasión fue el puerto de Cádiz el que más se apresuró a salir al paso de lo que muy bien podía considerarse motivo de réplica: su visible relegamiento como cabecera de línea <sup>9</sup>. De todo ello nos interesa, solamente, retener dos cuestiones fundamentales: una, que el asunto de las contrata de Correos *no había sido abordado aún con firmeza* y resolución, en orden a perfilar una política colonial decidida y acorde, en función de intereses económicos y estratégicos *coincidentes*; la otra, que, al parecer, la empresa López todavía no ha hecho su aparición directamente ante la Administración para interesarse por la contrata del servicio de Correos a las Antillas, si bien el financiero valenciano José de Campo —quien favorecerá, poco después, la prosperidad inmediata de la Casa López, a su pesar— ya anda claramente detrás de la contrata, dispuesto a conseguirla al precio que fuere.

No obstante, aunque se percibe una notable indecisión gubernamental en cuanto a la intergración del asunto de los correos en su *estrategia colonial*, lo cierto es que determinados factores *privados*, posiblemente irrelevantes, pero de hecho existentes, no pierden de vista la potencialidad creciente que para la acumulación que persiguen se origina a partir de las innovaciones técnicas introducidas en el sector transportes y, específicamente, en los transportes por mar.

En este caso concreto, se trata de un puñado de gaditanos concurrentes a la subasta, integrantes según sus declaraciones de una denominada Compañía Española de Navegación (en trámite por entonces en el Consejo de Estado), quienes opinan que las circunstancias generales se prestaban tanto a la realización de una política exterior de altura como a la potenciación del comercio privado desde el poder político. Tomando muy de cerca en su argumentación los ejemplos francés, ruso y austríaco —reciente se hallaba la experiencia de Crimea—, los gaditanos acusan y denuncian en la convocatoria pública para cubrir el servicio de Correos una serie de insuficiencias que, sin embargo, estiman fácilmente subsanables. Y así, adelantándose a desautorizaciones muy frecuentes en los años

---

<sup>9</sup> Toda la documentación en AHN, *Ultramar*. «Cuba. Gobierno», legajo 5453, el cual, a pesar de venir rotulado como: «Compañía Trasatlántica. Contrato», no contiene exactamente los datos referentes a éste (que no hemos podido hallar) y sí, en cambio, estos otros que afectan a sus antecedentes y circunstancias ajenas.

venideros, critican fuertemente el escaso tonelaje que se demanda en la contrata, la anticuada descripción de condiciones técnicas que se incluye, la incapacidad real —en consecuencia— de los barcos solicitados para concurrir, en su día, en auxilio de la marina de guerra... En definitiva, el escrito proveniente de Cádiz se convierte así en un balance poco común del descuido global de las «obligaciones coloniales» a que, como metrópoli, España se hallaba sujeta.

#### ANTONIO LÓPEZ Y LÓPEZ, CONTRATISTA OFICIAL

Sin que la anterior advertencia llegara a ser tenida en cuenta, como era previsible, la subasta se realizará en 10 de septiembre siguiente (1861). Para esta ocasión sí que había decidido Antonio López presentarse, acudiendo a cubrir las bases con ocho vapores, para los que solicitaba una subvención de 29.500 pesos por viaje redondo. Probablemente —aunque no podemos decir que lo sepamos todo a propósito, ni mucho menos—, su éxito como eficaz transportista de tropas al otro lado del Estracho, en el conflicto marroquí, recién concluido, iba a valerle de mucho en estos momentos. Y siempre, de aquí en adelante, las circunstancias de la guerra —tan agobiantes y excepcionales— iban a favorecer, sensiblemente, sus circunstancias particulares en tiempos de paz.

Una vez obtenido el servicio (lo que muy difícilmente hubieran podido lograr en momentos menos críticos), los amigos santanderinos de López intentaron conseguir, para su puerto, algo que creyeron entonces más factible que el año anterior. Se habían limitado entonces a solicitar les fuera concedida la alternancia de cabeceras entre Cádiz y Santander, o al menos —rebajando pretensiones— que uno de entre todos los vapores correos con destino a Cuba partiese del puerto de Santander. En las condiciones que concluyen ahora la empresa López y el Estado, sin embargo, ninguno de los ocho vapores establecidos parecía partir del norte, siendo todos ellos adjudicados a Cádiz por la Administración.

En 13 de septiembre de aquel 1861, Santander protesta de nuevo ante el ministerio, considerándose «postergado y deprimido» por el «grave quebranto de sus intereses» que se le inflige. La Junta santanderina, encargada de nuevo de la gestión, incluye ahora entre los firmantes, con rúbrica inequívoca, a Angel Bernardo Pérez, el fiel amigo de la infancia de Antonio López, ahora importante gestor de intereses comunes a ambos en su tierra natal, y poco después asociado a la empresa naviera del propio López. La argumentación que se utiliza, entonces, nos remite a los intereses agrarios de la Castilla del Norte, a sus problemas y recursos, tanto o más que a los lazos comerciales que unían a la Meseta con el mercado cubano. ¿Era Cádiz, en cambio, vía de drenaje para una expansión económica de alcance regional?, se preguntaba la Junta santanderina, para res-

ponderarse a sí misma negativamente. Santander, sin embargo, cada vez se veía más impelido a dar salida urgente a una producción cereal, la castellana, que, a través de su propio puerto, como escape natural al Atlántico, buscaba mercados exteriores. El Gobierno, insistían los firmantes, debería considerar prioritariamente estas poderosas razones <sup>10</sup>.

López había estado de acuerdo siempre, según los informantes santanderinos, en iniciar el servicio —total o parcialmente— desde Santander, criterio que comparten en pleno la Junta de Agricultura y la Diputación de la provincia, la cual envía a su vez otra petición razonada suscrita por su secretario (una vez más tropezamos con Angel Bernardo Pérez). La reorganización del servicio de Correos se estipularía entonces, como de hecho ocurrió, para el período de cinco años, a partir de 1862, pero lo cierto es que no hemos podido llegar a saber, por el momento, hasta qué punto las peticiones santanderinas fueron atendidas entonces.

En otro orden de cosas, es este el punto de arranque de una sensible reafirmación profesional de Antonio López, quien comienza a disfrutar de atención privilegiada por parte de la Administración contratante. Lo cual no obsta para que sepamos con certeza (porque incluso los documentos oficiales nos hablan de ello) que los barcos con los que el aspirante a contratista trataba de cubrir el servicio a las Antillas no reunían (no habían reunido nunca) las condiciones técnicas precisas para la realización del mismo, condiciones impuestas, como era de rigor, por los expertos de Marina. Le fue urgido, por tanto, a López antes de concederle definitivamente la contrata, la puesta a punto formal de sus vapores. Pero, según parece, nada de ello habría de tener lugar de inmediato.

Es importante recordar, también, que en dicho contrato del 62 se contenía ya las cláusuras que otorgaban a la naviera concesionaria —junto al

---

<sup>10</sup> Otra de las razones aducidas por la Junta santanderina en apoyo de su petición se basa en la inarticulación, todavía, de la red de transportes en la Península, esgrimiendo la dificultad y penalidades que el destacarse a Cádiz, obligatoriamente, produce en la mayoría de los viajeros españoles (AHN, *loc. cit.*)

Por otro lado, las requisitorias de la subasta pueden verse en *Gaceta de Madrid*, 22-VI-1861. Se concretaban, resumidamente, en el establecimiento provisional de un servicio (por seis meses) con buques similares a los que se ocupaban de aquél por entonces. La subvención sería de 100.000 pesetas por viaje redondo. El servicio definitivo, no obstante, se realizaría (al término de los primeros seis meses susodichos) con ocho buques iguales de poco más de 2.000 toneladas y 52 caballos de fuerza, con un andar de doce millas por hora en prueba, y con 220.000 pesetas por viaje redondo como subvención, según acababa de estipular el Gobierno. La contrata estaría vigente durante ocho años. Conseguida aquélla por Antonio López, no es frecuente encontrar detalles sobre este período en sus biógrafos. De momento, la documentación que nos es familiar no se refiere a ella en ningún caso. Y tampoco en la relación hecha por Evaristo Arnús en el Senado (*Diario de Sesiones de Cortes. Senado*, 7-V-1887, p. 1832), ni en la del general Fernando de Salamanca (*Ibid.*, 5-V-1887, 1.750 y ss.), lo mismo que en los historiadores de la empresa naviera, etc. Todos ellos, sin embargo, están de acuerdo en señalar la importancia de este contrato como punto de arranque en la construcción de un gran emporio.

correo y los pasajes oficiales de carácter civil— la exclusiva de la conducción de tropas a las Antillas, exclusiva que pronto habría de ponerse en práctica debido al asunto de Santo Domingo y a pesar de que, para circunstancias de urgencia como aquéllas, se había reservado el Gobierno la facultad de contratar extraordinariamente, si lo consideraba necesario, con alguna otra naviera. No obstante y de hecho, cuando por Real Orden de 10 de octubre de 1863 se decidió el envío inmediato de mil hombres a la zona del Caribe, el resto de las empresas comerciales que ofrecieron sus servicios vieron desestimadas sus pretensiones, por considerar el jefe de negociado informante que, frente a la Casa López y Compañía, «eran sus condiciones desventajosas».

La Casa López, a su vez, se ofreció con fecha de 16 de octubre siguiente para realizar esa expedición extraordinaria de tropas a los precios estipulados corrientemente, según marcaba el artículo 31 del pliego de condiciones. Y se había comprometido además a no exigir el cobro inmediato por las cajas de Ultramar, ya que el servicio habría de abonársele con cargo a los presupuestos peninsulares, y sólo después de que hubiera sido aprobado dicho gasto dentro del ramo correspondiente. No obstante, teniendo en cuenta que la guerra traía consigo una serie de alteraciones en cuanto a escalas y estadias en los puertos —acarreando los correspondientes trastornos en el ritmo normal del servicio—, la compañía naviera oficial esperaba verse recompensada con una cierta indemnización económica <sup>11</sup>.

Es en este quinquenio (1862/1867) cuando, verdaderamente, se lanzan las bases de la futura prosperidad de Antonio López como transportista marítimo de excepción bajo la tutela continuada del Estado, siendo su vinculación personal a la Corona (especialmente a partir de 1874) <sup>12</sup> un elemento nada despreciable de dicha prosperidad, arropada por las finanzas públicas y justificada por las necesidades del Estado. Los Gobiernos, casi sin excepción, y fuese cual fuese su credo político actuaron durante más de sesenta días como *benignos gestores* de los intereses de la compañía naviera que el montañés Antonio López levantó en su día. La benignidad de los políticos y administradores, si no universal, si fue, desde luego, constante y privilegiada, y hasta rayana quizá en la negligencia frente a sus obligacio-

<sup>11</sup> Los precios eran: a) Para Puerto Rico, 68 pesos los oficiales (incluida la manutención); 22 pesos y 66 céntimos los sargentos, y 17 pesos los cabos y soldados. b) Para Cuba, incluida también la alimentación, los oficiales llevarían pasaje de 71 pesos con 42 céntimos; los sargentos de 25 pesos y 71 céntimos, y el resto, de 20 pesos.

Respecto a las compensaciones, así lo comunica Francisco Permanyer a las autoridades cubanas y al ministro de la Guerra según un documento fechado a 18 de octubre de 1863, y sin duda traspapelado de su contexto original, que se conserva en el AHN, *Ultramar*, «Cuba, Gobierno», legajo 4197. La cartela de éste reza «Compañía Trasatlántica, 1868», sin que a pesar de ello haya un solo papel en su interior correspondiente a esa fecha.

<sup>12</sup> ESPADAS BURGOS, M.: «El trasfondo cubano de la Restauración», en *Alfonso XII y los orígenes de la Restauración*, Madrid, 1975, p. 271 y ss.

nes *autónomas* o estrictamente políticas. Si consideramos que la vigilancia ejercida por la Administración respecto al cumplimiento de las cláusulas del contrato descuidó usualmente los márgenes tolerables, y que sólo en muy contados momentos (a lo largo de la relación completa de la naviera con el Estado), los administradores se inclinaron por criterios más severos y estrictos <sup>13</sup>, se comprenderá bien —creemos— lo que tratamos de reflejar aquí.

Realmente, la presunta *pérdida de credibilidad* que un incumplimiento *constante*, por imposibilidad material, de las condiciones técnicas del contrato hubiera debido acarrear, no se dio nunca. La empresa López crecía sin parar, destacándose espectacularmente de otras menos afortunadas o de menos sagaz gestión empresarial. Los expedientes de abanderamiento y matrícula que se amontonan en los archivos de la Marina (El Viso del Marqués) dan fe sobrada de cómo se multiplicaba en aquellos primeros años de franca prosperidad material el capital constante del santanderino <sup>14</sup>. E, igualmente, proporcionan preciosa información sobre cómo las

<sup>13</sup> En 1887, en plena campaña del debate político que se organizó a propósito, el diputado republicano José María Celleruelo recordaba ante el Congreso que sólo a lo largo del año de 1862, las multas a las que se hizo acreedora la compañía de López ascendían a un total de 460.00 pesetas, y que, a pesar de lo elevado de la cuantía y lo variado de los conceptos, le fueron condonadas poco después prácticamente en su totalidad (*Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*).

La regla general fue, no obstante, el no imponer las multas bajo ningún concepto. En los puertos de arribada (especialmente si se trataba de Cádiz), la Comandancia de Marina se mostró casi siempre benévola para con los retrasos sufridos por los buques de la naviera López. Y, en caso de que la multa llegara a imponerse, la Junta de Asistencia del puerto hacía lo imposible por reducirla a la nada. En este sentido (referido a una época posterior, mayo de 1877) puede verse la «Sumaria instruida con motivo del retraso en viaje del "Antonio López" iniciado desde Cádiz el 10 de marzo de 1877 y que ha llegado a La Habana con un día y trece horas de retraso», 10 f., en *Archivo Histórico de la Marina Alvaro de Bazán*. El Viso del Marqués, Correos Marítimos, «Antonio López».

<sup>14</sup> Se contienen allí las actas de reconocimiento de los vapores, con toda la documentación complementaria precisa, así como los extractos de los diarios de navegación, en la serie *Correos Marítimos* citada en nota anterior.

La proflijidad en las descripciones es un hallazgo gozoso, pero nada común. Así, por ejemplo, la detallada «Relación de los efectos pertenecientes al ramo de artillería que han sido presentados a bordo del vapor de la Compañía trasatlántica "Antonio López" ante la Comisión de la Junta Superior Facultativa nombrada para el reconocimiento que ha tenido lugar el día de la fecha. San Fernando, 8 de febrero de 1866» (*ibid.*).

En el caso del primer vapor «Antonio López» (el segundo será botado en 1881, ya de acero, pasando el primero a denominarse, entonces, «Patricio de Satrustegui»), su construcción data de 1865, apresurada ésta ante la urgencia de entrar en servicio inmediatamente. Los primeros trámites de reconocimiento y singladura contaron con el decidido apoyo del por entonces ministro de Ultramar, Antonio Cánovas del Castillo, que solicitó de su colega de Marina (telegrama de 22 de febrero de 1866) el adelantamiento de las fechas de salida previstas, si es que el estado técnico del buque lo permitía. Sin que Marina diese su visto bueno, no obstante, el vapor «Antonio López» zarpaba de Cádiz a las 2.15 de la tarde, el día 28 de febrero de 1866, con G. Villaverde como capitán, y sin que hallase en su camino a la fragata

irregularidades de la travesía y las deficiencias de los barcos no eran sino objeto de *reconvenciones* por parte de los responsables de la Administración. Reconvenciones más o menos bruscas, desagradables o intolerantes en su forma, pero escasamente vinculantes a medio plazo y, desde luego, poco perjudiciales desde el punto de vista crematístico.

Tras el anterior contrato (los cinco años de 1862 a 1867) vendría otro, esta vez valedero para diez años, una vez superada la fuerte tentación de los políticos de poner en manos del capital extranjero todas y cada una de las fuentes de acumulación privada en nuestro país, y la no menos fuerte del propio capital extranjero para entrar a concurrir con energía en este campo de los servicios postales <sup>15</sup>. La *dimensión colonial* de la *política exterior española* vino una vez más en su auxilio, a través de una *coyuntura* extraordinariamente favorable para la Casa López, la desencadenada por el grito de Yara en la isla de Cuba.

De hecho, cuando precisamente en 1868 la susodicha empresa naviera vuelva a presentarse para proseguir su negocio, se verá obligada, contra su voluntad, a rebajar los tipos, porque otras compañías, alentadas por la rentabilidad del negocio, iniciaban una concurrencia muy fuerte. A pesar de estas dificultades imprevistas, la naviera Antonio López consiguió una vez más su propósito (esta vez hasta 1878), en algo más que una coincidencia fortuita con la guerra larga cubana. Y si es que las nuevas condiciones estipuladas, menos rentables para la compañía, en apariencia, lo fueron realmente en algún momento, lo cierto es que —de nuevo— el transporte extraordinario de tropas vino a actuar como eficaz acelerador para el rotundo devenir de los negocios coloniales de Antonio López, añadiéndoles al tiempo un «plus» de eficiencia y *necesidad* política (era el suyo un servicio eminentemente «patriótico») que, en sí mismo, era ya dilatada *garantía de beneficios*.

El volumen global del transporte de hombres a las Antillas, con destino a la guerra, va a alcanzar en dicha circunstancia tales dimensiones que la naviera concesionaria, la Antonio López, haciendo uso de sus prerrogativas, necesitará subarrendar determinados embarques a otras compañías (entre ellas la «Olano, Larrinaga y Cia.», constituida en importante pro-

---

«Gerona», que según lo previsto hubiera debido convoyarlo hasta el cabo de San Vicente.

Tras 18 días y medio de viaje, «sin contar la diferencia de meridiano», el «Antonio López» entraba en el apostadero de La Habana, donde la comisión de Marina cumpliría reglamentariamente con la revisión de los fondos del flamante vapor, resuelta con evidente satisfacción de todos (*Archivo Alvaro de Bazán, Correos Marítimos*, donde puede seguirse el resto de los servicios del buque en cuestión, el cual ya en su segundo viaje incurriría en retraso).

<sup>15</sup> Los datos referidos al sector que nos ocupa son abundantes, aunque se hallan dispersos (a veces casual e indistintamente) entre los fondos archivísticos procedentes de los ministerios de Marina, Guerra y Ultramar, además de los de Interior.

porción por capitales británicos), reservándose siempre para sí la explotación de las cantinas, las cuales —según se supo más tarde— venían a proporcionar a la Casa López entre 60.000 y 70.000 pesetas netas por viaje.

En tales circunstancias de gozosa expectativa para sus empresas, no puede extrañarnos que Antonio López se hallara persuadido ya de que encarnaba en su persona una «misión» colonialista de altura, en la coyuntura en que la fuente de su fortuna —Cuba española— amenazaba con secarse, y dado sobre todo el hecho de que él mismo podía hacer mucho por diseñar un gran *esfuerzo* capitalista (el que acabará cuajando en el Banco Hispano-Colonial), del cual dependiera en esencia —como le escribía el propio López a Cancio Villaamil en 1876— «la salvación de Cuba»<sup>16</sup>. Si era preciso, la agitación antiindependentista correría de su cuenta, y no esperó realmente acontecimientos para combinar en ella todos los intereses posibles.

#### LA POLÍTICA Y LOS NEGOCIOS, 1868/1878

Poco a poco el santanderino había ido imponiendo sus particulares condiciones en una determinada parte de los itinerarios y de las rutas de navegación subvencionada a las Antillas. El servicio establecido en 1861, por ejemplo, fijaba una escala en Canarias que, para muchos —y desde luego para los propios isleños— «parecía responder a una gran necesidad». Pero al renovarse el contrato en 31 de enero de 1868 la escala apareció suprimida a instancias del propio contratista. Como era de esperar, no tardaron en llover las quejas de corporaciones públicas y entidades privadas del archipiélago, sin que el Ministerio de Ultramar fuera entonces capaz de llegar a un acuerdo con el contratista para el restablecimiento de la escala. Creemos que tal acuerdo no se produciría de hecho hasta 1881, cuando el ya por entonces marqués de Comillas, Antonio López, ofreciera al Gobierno (como contrapartida, quizá, a las enormes facilidades que se le otorgaron para subrogar el contrato de la vieja naviera Antonio López a la recién creada Compañía Trasatlántica) una escala en Canarias. La nueva empresa y el ministerio de Ultramar coincidieron entonces, «felizmente», en designar al puerto de Las Palmas como escala obligatoria durante unas horas, sin que por ello le fuera exigido al Gobierno aumento alguno en la subvención.

Fue aquel un contrato que podríamos denominar «largo», prácticamente tan largo como la guerra cubana que le acompañó y que tanto habría de contribuir al enriquecimiento de Antonio López y de sus socios capitalistas. Los embarques de tropas debieron realizarse, preferentemen-

---

<sup>16</sup> Citado por BAYLE, C.: *El segundo marqués...*

te, en los barcos más grandes y mejores, en los de más capacidad, para rentabilizar al máximo la navegación, al tiempo que se procuraba el refuerzo militar más inmediato. El bautizado como «Antonio López» era el barco de mayor tonelaje entre los poseídos por la compañía, y llevó hacia Cuba, como a otros muchos de su condición, por ejemplo, al general Caballero de Rodas, quien abandonaba el puerto de Cádiz, junto a un batallón entero de Infantería de Marina, el día 10 de junio de 1869<sup>17</sup>. Por cierto que su viuda, Luisa Fernández, apareció ya como accionista en las primeras listas de la (por entonces ya denominada) Trasatlántica que se hicieron públicas años después, como poseedora que era, en aquellos momentos, de un total de 84 acciones<sup>18</sup>.

Pero no podemos seguir recordando aquí cuántos y quiénes viajaron en los navíos de la potente empresa López. Si parece, en cambio, oportuno traer a colación, aunque sea archisabido, que a finales del verano de 1876, y para poner fin a la prolongada sublevación independentista, salía Martínez Campos de la Península arrastrando tras de sí un refuerzo de 25.000 hombres, que fueron enviados puntualmente entre septiembre y octubre de aquel año, sin que entre tanto los viajes mensuales destinados al transporte de la correspondencia dejaran de incrementarse.

Para proporcionar fondos con los que la Hacienda pública pudiera respaldar estos envíos masivos y hacer frente, en su conjunto, a los gastos de la guerra, fue para lo que concertó Antonio López con otros capitalistas la fundación de un potente mecanismo financiero de base antillana, el varias veces mencionado *Banco Hispano-Colonial*. Mecanismo en el que depositaron sus esperanzas y capitales muchos de los más entusiastas defensores de la Restauración de la monarquía borbónica en España, convertidos también, casi indefectiblemente, en españolistas intransigentes respecto a la causa independentista cubana<sup>19</sup>. Consiguiendo poner a disposición del proyecto político canovista unos 125 millones de duros, bien podía hacerse acreedor el financiero santanderino al título de marqués con el que poco después iba a honrarle, a instancias de los políticos, el agradecimiento real<sup>20</sup>. La monarquía alfonsina, la opción liberal-conservadora y el anclaje

<sup>17</sup> Telegrama de 10-VI-1869 del comandante general de Marina del Departamento de Cádiz al ministro de Marina, y oficio del mismo (1 de junio) al vicepresidente del Almirantazgo (incluidos en el expediente citado en las notas 13 y ss.)

<sup>18</sup> AHN, Madrid, *Ultramar*, «Cuba, Gobierno», legado 4981. Conocemos otras relaciones de accionistas sobre las que pronto daremos información.

<sup>19</sup> A falta de una buena monografía del Hispano-Colonial pueden verse: J. VICENS VIVES y M. ELORÉNS: *Industrials i politics, segle XIX*, Barcelona, 1980 (3a.); p. 392; CANOSA, R.: *Un siglo de banca privada (1845-1945)*, Madrid, 1945, p. 5 y ss.; CABANA, F.: *Bancs i banquers a Catalunya*, Barcelona, 1972, que trata el asunto más extensamente e incluye una lista de suscriptores.

<sup>20</sup> Pueden encontrarse referencias en cualquiera de los varios estudios dedicados a la creación de nobleza por Alfonso XII. Yo debo información de primera hora a la amabilidad de ANADÓN, J.: *La nueva nobleza creada por Alfonso XII*, memoria de licenciatura inédita, Barcelona, 1972.

en la plataforma colonial de algunas de las más decisivas transformaciones del capitalismo en nuestro país, a lo largo del último tercio del siglo XIX, hallan así una conformación *triangular* sobre la que —pensamos— sigue siendo insuficiente lo reflexionado hasta ahora.

Lo ministros afectados por el asunto de la comunicación postal, especialmente el de Ultramar, pero en conjunto la Administración Pública, en general, también pusieron buen cuidado en manifestar a Antonio López su gratitud, a través de sus métodos de costumbre: la tolerancia benévola en los momentos de infracción, que seguían repitiéndose, o la búsqueda constante de nuevas posibilidades de beneficio a cargo del Estado. Respecto a las infracciones, producto de negligencia o incapacidad por parte del contratista en un principio, puede parecer sorprendente (pero es rigurosamente cierto) que, de entre un total de 795 documentos referentes al asunto que hemos compulsado para el período que va entre el 15 de octubre de 1868 y el 24 de marzo de 1879, no se desprenda más que una sola imposición de multa a la compañía naviera, por razón de retrasos en las salidas o en las llegadas a puerto.

Lo más inquietante de todo ello no es, a nuestro parecer, el hecho de que los retrasos fueran tan constantes y frecuentes como puede comprobarse en las actas e informes levantados *ad hoc*, sino el hecho de que la mayor parte de las anomalías se producían siempre en los mismos barcos, una vez tras otra, y tanto a la ida como a la vuelta. Lo cual demostraba la existencia de más que dudosas condiciones técnicas en muchos de los vapores, situación tanto más preocupante en cuanto que los requisitos estipulados no eran, ni por asomo, de elevada exigencia.

#### ADMINISTRACIÓN CENTRAL Y CONTROL DEL SERVICIO PÚBLICO

Veremos muy brevemente algo más a propósito de estas cuestiones. Para el año de 1869, por ejemplo, se documentan ya 13 retrasos, que se reducen a cinco en los dos años siguientes, desapareciendo extrañamente en los años de 1872 y 1873, para reaparecer en 1874, ya en el contexto de unos informes mucho más breves y rutinarios, por lo general. Los cuales, hay que insistir en ello, tampoco hallan jamás responsabilidades atribuibles a la empresa contratista, descargando sobre la imprevisibilidad de los elementos naturales y en sus contrariedades cualquier descalabro en la travesía, incluso los atribuibles a descuidos en la revisión de los buques. Tres retrasos en 1874 y otros tres al año siguiente llegarán a convertirse en 10 en el año de 1876, en relación quizá con la (cada vez más frecuente, debido en parte a la guerra carlista) demora de los embarques.

En estas circunstancias, las graves vicisitudes del transporte interior actúan como atenuante o, con más frecuencia, eximente total de las in-

cumplidas obligaciones de la naviera. Con frecuencia, los barcos no partían porque la correspondencia no había llegado a los puertos en las fechas previstas para las salidas quincenales. El que, luego, fuese usual que la diferencia entre las fechas previstas y las reales se duplicase —nada menos— a lo largo del trayecto, no mereció por entonces llamada de atención ni, mucho menos, penalización alguna.

Los retrasos volverán a reducirse a cinco, en total, a lo largo del año de 1877, señalándose un solo caso para 1878, el cual, sin embargo, merece que lo consideremos de un modo especial, por ser excepción única en la calma monotonía de las explicaciones o justificaciones aducidas hasta el momento. Giraban éstas, repetidamente, en torno al argumento de que los trastornos se habían debido a «causas de fuerza mayor».

Se trató, en este caso, del vapor «Gijón», que a finales de agosto de 1878, en su viaje desde Santander a La Habana, sufrió una demora, no especificada, por la que no se multó a su empresa no obstante lo prevenido en el artículo 23 del pliego de condiciones». Ni el capitán del navío ni el propietario del mismo fueron considerados responsables ante la Administración. Pero, al regresar desde las Antillas a España, el «Gijón» volvió a retrasarse. La misma Junta de asistencia de la Comandancia de Marina, que dejó pasar sin penalización la falta anterior, opina ahora taxativamente que el navío «no llena las condiciones». Pero dicha apreciación no fue confirmada por las instancias correspondientes del ministerio del ramo, en donde —a 31 de enero de 1879— se alegaba en descargo del transportista el que «el pasaje de más de mil hombres de tropa que conducía el buque ocasiona por su irregular y constante movilidad una alteración sensible en las marchas, que los peritos estiman en más de una milla por hora». Por todo lo cual —estima Marina—, sería «inequitativo» imponer cualquier penalización «a una empresa que ha prestado servicios tan importantes». No hizo falta más. Coincidirán en ello, a renglón seguido, el subsecretario correspondiente y hasta el propio ministro, en tanto que el negociado de Correos de Ultramar, forzado a intervenir en el asunto también, ante las presiones venidas de los puertos, decidirá someter el caso a la suprema consulta del Consejo de Estado.

El Consejo, presidido por el conservador Barzanallana en aquellos momentos (marzo de 1879), se mostró partidario de la postura del ministerio y en contra de la mantenida por la Junta de asistencia técnica de Cádiz, alegando que el vapor había sido reconocido en el mes de enero precedente, sin que llegara a observarse en él anomalía alguna. Lo que más importa ahora señalar, no obstante, es la advertencia —lanzada desde el Consejo mismo— a propósito de la solvencia de la compañía. «Se trata», a su parecer, «de una Compañía cuya formalidad en cumplir sus compromisos es notoria, y que desde el mes de junio hasta el fin de año último ha transportado a España en viajes extraordinarios cerca de 20.000 hombres, y presta-

do servicios de importancia en épocas difíciles»<sup>21</sup>. Como puede observarse claramente, la formalidad no se justifica con otros argumentos que los que remiten a su excepcional virtualidad militar. Quedaba de este modo claramente manifiesta la compleja relación que se había establecido ya, sólida e inevitablemente, entre el transportista y la Administración del Estado, entre los objetivos de enriquecimiento particular de aquél y el profundo cenagal en que la política colonial española trataba de librar sus últimas cartas americanas.

Las instituciones no son, en circunstancias como éstas, más que vehículos de la actuación, en un sentido u otro, de determinadas individualidades. Los lazos establecidos entre una y otra parte, en el caso que consideramos, eran ya de considerable importancia, y la toma política de decisiones, aunque no siempre seamos capaces de discernirlo, atravesaba con frecuencia recurrente por imprevistas ventajas de carácter privado<sup>22</sup>. Hemos de reconocer, no obstante, que por el momento la actividad de Antonio López y su grupo a lo largo de la Gloriosa revolución, lo mismo que durante la breve monarquía amadeísta, se nos escapa en muchas de sus dimensiones, siendo difícil reconstruirla con seguridad. Hay indicios que

---

<sup>21</sup> Para aquel entonces contaba ya Antonio López con el segundo de sus contratos decenales hacia las Antillas, concertado el 15 de marzo de 1878 y cuyo cumplimiento total no se vería agotado, puesto que en 1886 la empresa de López (desde 1881 Trasatlántica) obtenía un nuevo contrato decenal, de envergadura y beneficios mucho más considerables aún. La decisión había sido tomada por Germán Gamazo, ministro de Ultramar y aliado de López en virtud de intereses más económicos que políticos. Sobre todo ello puede verse HERNANDEZ SANDOICA, E.: «Transporte por mar y acción del estado en la España del siglo XIX: Cuba y Filipinas en la competencia naviera por la subvención oficial». *Hispania* (en prensa), así como «Política colonial, compañías de navegación y ascenso de la protección sectorial: El debate parlamentario en torno a la "Compañía Trasatlántica" (1886/1887)», *Homenaje a los profesores José María Jover y Vicente Palacio* (en prensa).

Los datos referentes al vapor «Gijón» proceden del AHN, *Ultramar*, Madrid, «Cuba. Gobierno. Administración y Fomento», legajo 4754 («Servicio de vapores-correos de la Trasatlántica») donde pueden hallarse también referencias y documentación sobre los retrasos sufridos por los vapores «Puerto Rico», «Isla de Cuba», «Santander», «Canarias», etc. Hay que advertir, además, que los datos de los expedientes no siempre se hallan completos en los respectivos legajos, y ni siquiera coinciden entre sí cuando se hallan distribuidos (al parecer por azar) en legajos distintos, que no suelen ser tampoco correlativos ni hallarse rotulados conforme al contenido real. Todo ello, evidentemente, dificulta al máximo, por el momento, la tarea de reconstrucción. Como ejemplo de lo que decimos puede verse el ya citado legajo 4981 de la sección *Ultramar*, con información más negativa respecto al vapor «Gijón» (otros dos retrasos más durante el año de 1878), de aquella otra procedente del legajo que utilizamos primero, el también citado 4754.

<sup>22</sup> No pretendemos, sin embargo, que una «racionalidad» sistemática impulsara desde fuera de la política la globalidad de la toma de decisiones. Aunque se nos escapa mucho al respecto, no parece del todo arriesgado inclinarse por una interpretación general que sitúe el ámbito de la toma de decisiones en materia colonial en una continua búsqueda de equilibrios, producto a su vez de la débil articulación del sistema político peninsular y de su flexibilidad incontrolada ante las presiones provenientes de los distintos círculos de intereses.

parecen demostrar que el transportista y banquero (con fuertes apoyos en Madrid, Barcelona, La Habana, Cádiz y Santander) prefirió retraerse de invertir durante el sexenio (el asunto del dique particular en Cádiz, por ejemplo, cuya construcción demoró cuando todo estaba dispuesto para ella). Y sabemos ciertamente que uno de sus más estrechos colaboradores, Manuel Calvo, se halló (junto con Manzanedo y Vinent, también capitalistas de primera magnitud) directamente implicado en el triunfo de la causa amadeísta, como solución al impasse político abierto por el fracaso galopante de la democracia liberal en España.

Y lo mismo, aunque no podamos asegurar con certeza nada a propósito, podríamos decir de intervenciones directas de Antonio López en detrimento y perjuicio de los regímenes que se sucedieron durante la experiencia no borbónica, en nuestro XIX. Sabemos también —porque así nos lo relatan sus biógrafos— que nuestro López, «siempre con los ojos puestos en el interés de España», hubo de «hacer frente (sic) a las contingencias de la revolución del 68», siendo el santanderino «en el círculo de su acción un paladín de las aspiraciones restauradoras»<sup>23</sup>. Era ciertamente ésta su apuesta política, no hace falta insistir más en ello, por supuesto. Y no tendría que esperar mucho para que una esperada recompensa, económica sobre todo, pero también social, se derramase generosamente, desde arriba, sobre su persona.

Convendría, no obstante, replantear los supuestos ideológicos de esta trayectoria de López hacia la causa alfonsina. Porque a pesar de sus quejas, no le fue mal ni mucho menos el negocio de los barcos a Antonio López durante aquellos «seis oscuros años» (sic) que —en los tropos de sus biógrafos— no son otros sino los del experimento democratizador. Siguió disfrutando de su contrata antillana, y aquella lacra cancerosa que, para su precaria y frágil estabilidad, los Gobiernos españoles del período creyeron encontrar en la guerra desatada en Cuba, le sirvió a él paradójicamente —como ocurrió en otros capítulos de la administración colonial— de sostén incuestionado y de acicate, incluso, para salir con bien de sus obligaciones con el Estado. Continuaron vivos y sin cambios, bajo el Sexenio, muchos de los elementos propios del pasado reciente, significativos en sí mismos y profundamente contradictorios con la nueva situación que se pretendía diseñar, al amparo de los cuales muchas de las tareas de acumulación pudieron ser proseguidas sin alteración alguna. Máxime en cuanto que la legislación del período más bien levantaba trabas a las mismas y disipaba obstáculos legales. No siempre de manera reflexiva, bien es verdad, pero sí con clara y unánime voluntad de favorecer a las fuerzas del capital.

---

<sup>23</sup> COSSIO, F.: *La Compañía...*, p. 42.

La guerra cubana del 68 fue así, en definitiva, para algunos españoles, piedra angular en la construcción de sus fortunas, al tiempo que espectacular revelación, rotunda en sus conclusiones, de cuánto habría de perderse para los intereses españoles si —rompiéndose la cobertura privilegiada que ofrecía a algunos sectores de la economía española el mal llamado *pacto colonial*—, antes o después las Antillas dejaban de ser controladas por la Administración española.

Antonio López, como otros de sus compatriotas, habría de reflexionar sin duda largamente sobre todo ello, así como acerca de la *precariedad* que, en estas circunstancias (frágiles los vínculos políticos, inflexibles las voluntades de adscripción a la metrópoli, exiguas las relaciones comerciales con ésta, y especialmente desfavorables para la colonia...), caracterizaba al negocio marítimo con Cuba, su principal fuente de ingresos. Y entendió que esta precariedad quedaba, además, sujeta al éxito o fracaso del esfuerzo emancipador del pueblo cubano en armas.

Y sintió muy posiblemente López que el riesgo se acrecentaba para él en tanto que, en la metrópoli, las presuntas debilidades del sistema democrático dejaban un espacio abierto, por leve que éste fuera, a la tolerancia autonómica o incluso, a la desvinculación progresiva de los lazos coloniales. Ni siquiera se pararía a pensar, muy posiblemente, en que aquellos mismos voceros de la democracia en la España peninsular eran —como percibió con amargura José Martí— casi absolutamente insensibles a la poderosa e imparable voluntad emancipadora de los cubanos, y que la formulación de una política *alternativa* no parecía caber dentro de las expectativas, muy limitadas, de la inmensa mayoría de los políticos españoles del sistema. Sea como fuere, el caso es que López no quiso perder, eso es claro. Y por ello apostó con fuerza a la carta de la Restauración, la única que para muchos de sus contemporáneos activos en política comportaba garantía inmutable de *fijación* estática, esclerótica e impermeable en las relaciones de España con sus colonias americanas y Filipinas. Eso era, muy posiblemente, lo único que se deseó en primera instancia; el resto vendría por sí solo. Al fin y al cabo, y en términos muy amplios, la identificación ideológica *global* con los valores propios del antiguo régimen y sus representantes por nacimiento y orígenes, no fue usualmente sino posterior a la consecución de un estatus económico privilegiado. Y fue precisamente la oportunidad antillana la que proporcionó a Antonio López su fortuna y su título nobiliario.

Razones concretas para quejarse de los Gobiernos del Sexenio no hemos podido hallar, lo reiteramos, en este caso. Al menos en lo que se refiere a las ya familiares contrataciones para el servicio de Correos y el transporte extraordinario de tropas. A pesar de lo que pudiera parecer en un principio, la puntualidad y calidad del servicio distaban mucho de ser controladas escrupulosamente, y así lo demuestra, entre otros, el caso del «Puerto

Rico», sustituido forzosamente en su viaje de enero de 1871 por el vapor «París», vapor al que el Gobierno no pondría la menor pega para realizar el viaje convenido con la Casa Antonio López, a pesar de no cumplirse ni los plazos ni las condiciones técnicas mínimas para procederse a la sustitución <sup>24</sup>.

No hubo, pues, al parecer, obstáculos de peso que impidieran a la naviera López seguir haciéndose fuerte en sus posiciones, ni razones económicas concretas como para que repudiara el sistema político abierto en septiembre de 1868. Antes bien, la misma guerra le amparaba ese progreso, esa guerra no iba a ser breve, y ni siquiera las livianas advertencias de orden meramente técnico que alguna vez sufrió la compañía tendrían posibilidad, en la práctica, de convertirse en reprimenda alguna, y mucho menos en merma de posibilidades de acumulación. La cuestión, un tanto vaporosa, pero significativa, de las *ambulancias de Correos* es muy posiblemente un elemento más de comprobación para cuanto decimos. Le dedicaremos ahora una breve atención.

#### ADMINISTRACIÓN COLONIAL Y FORCEJEO DE PODERES

Sabemos, por ejemplo, que a mediados de junio de 1874 la Administración Central de Correos de la Isla de Cuba se había dirigido, por medio de oficio, al gobernador general de la misma, José de la Concha, para indicarle la conveniencia de establecer ambulancias en los vapores-correo de la casa López, con el fin de poder despachar con la mayor brevedad posible la correspondencia entre la Península y la Isla. De la Concha no vaciló en estimar conveniente el establecimiento del servicio, solicitándolo a su vez así al ministro de Ultramar, en 13 de julio siguiente. La petición, razonada, estimaba que con seis funcionarios ambulantes y seis ayudantes <sup>25</sup> quedarían cubiertas las necesidades del nuevo servicio, suponiendo en total la mejora un incremento de 45.000 pesetas al año sobre el presupuesto vigente.

---

<sup>24</sup> No parece sorprendente, en estas circunstancias, que con fecha 29 de enero (1871), según se desprende de sendos telegramas del cónsul español en Funchal y del general Palanca, tuviese lugar la arribada forzosa del buque a la isla de Madeira, con todos sus pasajeros, su correspondencia y las tropas transportadas. Desde allí se solicitó al ministerio de Marina un vapor en condiciones de hacerse cargo del transporte, por considerarse fundadamente que el «París» no podía en modo alguno proseguir la navegación emprendida (AHN, *Ultramar*, «Gobierno, Cuba», leg. 4754).

<sup>25</sup> Los primeros serían oficiales «quintos» de administración, con un sueldo de 1.500 pesetas y un sobresueldo de 3.000, en tanto que los ayudantes percibirían 2.500 pesetas cada uno. El monto global, como puede verse, compensaría la agilidad que se imprimiría al servicio de clasificación y organización de la correspondencia (AHN, *Ultramar*, «Gobierno, Cuba», leg. 4759).

Tanto la administración postal de la Isla como el propio gobernador confiaban en que la empresa concesionaria no habría de hallar sino motivos de satisfacción en esta mejora del servicio, ofreciendo a su vez todo tipo de facilidades para su implantación. Consistían éstas, solamente, en proporcionar un local adecuado a bordo, para la preclasificación, y en contribuir convenientemente a la manutención de los dos empleados que se hallarían en tránsito en cada viaje <sup>26</sup>.

Pero la naviera Antonio López, avisada del proyecto, distó mucho de hallarse entusiasmada con la idea. Su representante, Sepúlveda, al recibir la Real Orden de 19 de agosto de 1874 por la que se le notificaba el acuerdo respondió solicitando el pago de 22.500 pesetas anuales en compensación por los gastos que pudieran ocasionar los empleados, y advirtiendo, de paso —y como medida precautoria—, que «a bordo del vapor-correo no hay ni puede haber otra autoridad que la del capitán, ni servicios especiales que éste no dirija exclusivamente, ni necesidades independientes que no estén subordinadas a su previsión y mando». Y apelaba en contra de la modificación, una vez más entre tantas otras, alegando los servicios de guerra cumplidos por la empresa, infinitamente superiores en *rango y prioridad*, en su concepto, a los del servicio de Correos que la administración colonial en la Isla trataba de mejorar.

Según parece, nada se acordó entonces, porque un año más tarde será la Dirección General de Correos y Telégrafos, en Madrid, la que ofrezca su fórmula alternativa para resolver el problema de una distribución rápida de la correspondencia dirigida a las Antillas. Opinaba la Administración Central que era preferible el aumento de personal *in situ*, sin que ello eximiera a la propia compañía de custodiar convenientemente la correspondencia, tal como le había sido encargado. ¿Fue todo esto a propósito? Seguramente no, porque el 25 de noviembre de 1878, desde Cuba, nuevas quejas dirigidas al subsecretario de Gobernación señalaban retrasos y daños en el reparto. En Madrid se apoyó entonces la idea de las ambulancias incorporadas a los vapores, reconociendo que, de este modo, la conducción del correo se haría «bajo la custodia y vigilancia de funcionarios públicos y con el cuidado que merece» en lugar de ir, como hasta entonces, «en la bodega, entre los equipajes y carga, cual si fuera una despreciable mercancía». Esperando evitar así «que llegue a su destino estropeada, rotas las sacas y, muchas veces, hasta sin las etiquetas de dirección», se suponía también poder conseguir que en la escala de Puerto Rico no se

---

<sup>26</sup> En su oficio, decía la Administración Central de Correos de la Isla de Cuba que, a veces, «por entrar al oscurecer a primera hora de la noche el vapor correo los martes y sábados ha quedado sin ser reexpedida (la correspondencia) por espacio de tres y aún cuatro días, en el departamento Central y parte de las Villas, cuyo servicio postal es bisemanal, hijo de la falta material de tiempo para hacer la reexpedición». Lo que se pretendía con las ambulancias a bordo es que la correspondencia, en los dieciocho días que duraba el viaje, llegase ya clasificada y dispuesta totalmente para el reparto.

echase a perder —como resultaba entonces usual— la mayor parte de lo hasta allí conservado intacto <sup>27</sup>.

¿Responde todo esto, a la altura del 78, a una mayor sensibilización de ciertos sectores de la Administración Central hacia los problemas y organización de la vida en Cuba? Podría ser que sí, si tenemos en cuenta las circunstancias del fin de la guerra y el clima político de conciliación intimidatoria que, combinado con otra medidas de dureza extraordinaria, puso fin temporal al conflicto. En ello no hemos de entrar aquí, sin embargo. Si bien nos interesa subrayar que cualquier contribución a la mejora de la administración colonial, lejos de encontrar entonces acogida política de altura por parte del Gobierno metropolitano, chocó contra la inflexible arquitectura del sistema canovista. Y queremos incidir, igualmente, en el papel que, dentro del conjunto de incomprensiones e intolerancias habrían de jugar determinados *particulares* como el que nos ocupa aquí, coadyuvando con su torpe intervención, de modo importante, a que pequeñas modificaciones del *statu quo*, incluso tan hacederas como ésta que acabamos de enunciar en las líneas precedentes, no se llevaran nunca a efecto.

Llevado, pues, lo anterior al asunto de la correspondencia, no nos extrañará saber que, ante la propuesta de la Administración Central de Correos, respondió la Compañía Antonio López negativamente, amparándose en su flamante contrato por diez años, que a nada más obligaba. Los cargos que, directa o indirectamente, y tanto la Administración cubana como la metropolitana y central le habían imputado, repetidas veces, a la compañía, no eran para ésta —y así lo dice— motivo alguno de confianza futura y agradecimiento presente, y no consideraba aquélla tampoco, al parecer, que fuera preciso hacer nada para congraciarse con los más directos responsables del servicio. La Antonio López y Cía., aprovechando a su vez la ocasión, expresará ante Ultramar su «profundo malestar» por las críticas a las que, de nuevo y como en ocasiones anteriores, se veía obligada a enfrentarse, situación incómoda que la naviera estimaba producto de una constante y desmesurada «ingerencia» de los poderes públicos en sus particulares y *exclusivos* asuntos.

La reforma propuesta, sin más, quedó de esta manera condenada al ostracismo, durmiendo en el Ministerio de Ultramar los expedientes abiertos por este motivo hasta que, en la polvareda parlamentaria que se levantó a la hora de la discusión para la concesión de los créditos precisos para un *nuevo* y más sustancioso contrato, en 1886, algún diputado con escasa proclividad y simpatías hacia la naviera volvió a recordar el asunto, críticamente, desde los escaños republicanos <sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Cfr. oficios y reales órdenes al respecto (que la Compañía Trasatlántica se niega a cumplir, explícitamente) en AHN, *Ultramar*, «Gobierno. Cuba», leg. 4759.

<sup>28</sup> Desarrollos más precisos en HERNÁNDEZ SANDOICA, E.: «Política colonial...», *cit.* en nota 21.

## CONCLUSIÓN

Si volvemos por última vez sobre la situación general que hace posible el contrato de 1878, el que nos da paso a la transformación de la casa Antonio López en Compañía Trasatlántica Española (1881) y nos enfrenta a un empresario de orígenes modestos convertido en marqués de Comillas (1878), nos encontramos ante todo con una flota de 12 vapores<sup>29</sup>, vehículos materiales y poderosos símbolos, a la vez, de una privilegiada plataforma de acumulación posibilitada esencialmente por el hecho constante de mantener su dueño unas buenas (magníficas, con frecuencia) relaciones con el Estado. Este, por su parte, había hecho para entonces de las *razones políticas* razones prioritarias en su vinculación *personal* al contratista, sin olvidar nunca, por supuesto, todo el trasfondo financiero potenciado por intervención de Antonio López que, junto a otras circunstancias más complejas, permitiera en su día llegar al acuerdo de Zanjón.

Ello no quiere decir, no obstante, que la Administración Pública no rivalice *consigo misma*, progresivamente, en complicar cada vez más las cláusulas contractuales de su relación con la naviera, sin que ello suponga —significativamente— que no se incrementen, en paralelo, los apoyos políticos concretos para pasar por alto tantas y tan frecuentes infracciones de la normativa acometidos por la compañía, bien por descuido, por arrogancia o por sabia confianza de los empresarios en sus privilegios políticos.

Y, sin embargo, dicha complejidad parece *legítimar* a la naviera doblemente, puesto que sin escrúpulo aduce, cuando es preciso, lo elevado de las exigencias que le impone la Administración. Los minuciosos informes de navegación a propósito del traslado de tropas que los ministerios afectados le exigen, suelen ser entregados morosa y descomplacidamente, y tienden a ser más escuetos y rutinarios de lo que cualquiera tendría derecho a esperar en situación de dicho alcance e importancia<sup>30</sup>. Y, además, chocan

<sup>29</sup> CONDEMINAS, F.: *Bosquejo...*, CXLVI y COSSIO, *la Compañía...*, p. 43.

<sup>30</sup> Muy de tarde en tarde se encuentra algún testimonio más explícito, como el suscrito en octubre de 1878 por el teniente coronel Rafael Peñaranda tras su viaje en el «Guipúzcoa», certificando que las tropas a su cargo que acababan de llegar a puerto habían recibido durante la travesía «un esmerado trato», siendo «los ranchos abundantes, bien condimentados y a mi satisfacción». En el mismo tono positivo añade que «la asistencia facultativa a enfermos nada ha dejado que desear» (*Archivo de la Marina de Alvaro de Bazán*, El Viso del Marqués, expediente contenido en la sección de *Correos Marítimos*). Para mayor información, puede verse mi trabajo *Pensamiento burgués...*, II, p. 892 y ss., y nota 53 al cap. XI, p. 953.

Sin embargo, no es normal encontrar benevolencia o satisfacción fuera de los estrictos circuitos controlados por la propia empresa. Las críticas a las condiciones en las que se realizan los traslados de tropas suelen ser abundantes, y por mucho que procuremos testimonios de índole similar al de Peñaranda fuera de los cuadros del ejército o de la burocracia proclive a la compañía, resultará verdaderamente excepcional el hallarlos. *Vid.* sobre todo

escandalosamente con cualquier otro tipo de testimonios al respecto. Altiva y segura, la naviera establece de hecho un pulso continuado con la Administración para vencer cualquier resistencia —procedentes cuando existen, éstas, de los escalones inferiores de la burocracia—. Y sostiene el desafío, casi invariablemente, en la seguridad de que habrá de alzarse finalmente con el triunfo. Sin que ello evite, lógicamente, el malhumor y las quejasas réplicas de la compañía ante cualquier instancia *superior* que estime haya de serle favorable.

Es éste el marco general en el que se desenvolverán las actividades de la naviera en los años venideros, la primera mitad de la década de los 80. Son años en los que se amplían velozmente los negocios de Comillas, a pesar de que ninguna posibilidad de beneficio *extraordinario*, gracias al paréntesis de paz impuesto por el acuerdo de Zanjón, le sea ofrecida desde los ámbitos del poder político a la favorecida naviera. Ello explica las continuas gestiones cerca del ministerio de la —ya por entonces denominada— Compañía Trasatlántica para tratar de forzar los cauces de la costumbre en materia colonial y vender su propio provecho, bajo la etiqueta de «una política colonial de altura», a costa de los presupuestos nacionales <sup>31</sup>. La fortuna iba —también de este modo— a sonreírle.

Porque en aquellos momentos, los del arranque del que se denominó «Parlamento largo», sus valedores particulares, sus «amigos políticos», son absolutamente determinantes en la escena de la política española. Por ello creemos conveniente, una vez más, rastrear pormenorizadamente —cosa que hasta el momento no se ha hecho— vinculaciones como las que aquí señalamos para comprender mejor la *toma de decisiones* de rango colonial o político-internacional. Sólo de esta manera criterios históricos hasta aquí aceptados, con mayor o menor convencimiento, pero poco contrastados con la realidad de los hechos, dejarán paso poco a poco a interpretaciones historiográficas más acordes con la veracidad y sus reglas. Y sólo de esta manera, también, las debilidades y contradicciones profundas que caracterizan a la Administración española en Cuba y Puerto Rico, en su última fase de intervención colonial, rescatarán de la sombra hechos, protagonistas, razones y circunstancias susceptibles de ayudarnos mejor a interpretar el múltiple y persistente porqué de la espectacular impericia colonial española.

---

ello SALES DE BOHIGAS, N.: «Servicio militar y sociedad en la España del siglo XIX», en *Sobre esclavos, reclutas y mercaderes de quintos*, Barcelona, 1974, p. 207 y ss., así como HERNÁNDEZ SANDOICA, E., y MANCERO, M.<sup>o</sup> F.: «Higiene y sociedad en la guerra de Cuba, 1895/98. Notas sobre soldados y proletarios», *Estudios de Historia Social*, núms. 5-6, 1978, 363-384.

<sup>31</sup> Cfr. nota 21 para la interpretación general que proponemos en otros lugares.