

LA MARINA MERCANTE Y EL PAPEL DE LA TRASATLANTICA EN ULTRAMAR.

Carlos LLORCA BAUS
Investigador Naval

A la memoria de D. Rafael González Echegaray.
A Cádiz, a través de Nuria

En la historia marítima de nuestro país la actuación de la marina mercante en las guerras de Cuba y Filipinas supone el acto final de la marina romántica. Esta participación en el repunte del nuevo siglo será el adiós definitivo a pequeñas y grandes compañías de vapores, con sus proas de violín, sus toldillas, sus sollados cargados de soldados de rayadillo, en un desmedido conflicto de ida y vuelta, con oficiales civiles y militares ejerciendo el mando al alimón, burlando férreos bloqueos y escribiendo de un pasado, tan cercano como mal estudiado. Y como no hay muerte sin nacimiento, surge tras el conflicto otra marina mercante, centrada a partir de ahora en la emigración americana y en el transporte de mineral hacia Europa.

Previamente al estudio de la guerra del 98 y el papel desempeñado por la marina mercante española en Cuba y Filipinas, se hace imprescindible sondear las características y funcionamiento de la misma. Iremos en esta derrota de lo más lejano, Filipinas y Cuba, hasta arribar a nuestro país y fondear al filo del conflicto, cuando en 1895 se inicia —en Cuba— la primera de las tres guerras (cubano-filipina-norteamericana).

En primer lugar debemos destacar la especial configuración geofísica de la isla de Cuba —larga y estrecha— erizada de dificultades para las comunicaciones terrestres a través de la manigua, a pesar de ser la Perla de las Antillas pionera en el transporte por ferrocarril, once años antes que la Península. Estas cortapisas a la circulación de personas y mercancías había promovido desde mediados de siglo el auge del transporte marítimo de cabotaje a vapor. Si bien los primeros intentos se remontan a 1819 con el vapor “Neptuno” que enlazaba Habana y Matanzas, es a partir de 1850 cuando los principales comerciantes se convierten en armadores. Tal es el caso de Antonio López, fundador de la Trasatlántica, quien con el “Botafuego” primero, y en 1852 con el “General Armero” (1), rompe una lanza en favor del vapor. Seguiría sus pasos, con apenas cuatro meses de diferencia, otro comillano, Ramón Herrera, Conde de la Mortera, que obtiene en julio de 1852 para su Empresa

(1) “General Armero”: “Primer vapor a tornillo, casco de madera, 3 palos”, 716 toneladas. Entregado en Filadelfia el 10-4-1852.

de Vapores Correos y Transportes Militares, más conocida por Vapores Herrera, la concesión del servicio entre Guantánamo y Santiago con escalas en los principales puertos de la isla. (2)

Estas líneas de cabotaje, o "cayeras", nacían de las necesidades privadas de los comerciantes, que en Cuba desempeñaban un inimaginable poder dinamizador económico y político. El ciclo de la zafra, el suministro para las capas acomodadas de los bienes de consumo y los lujos europeos, la importancia de los comercios de precios fijos y la necesidad de asegurar el enlace regular entre las distintas plazas de la isla, son otros tantos factores que animaban a éstos al fomento del transporte marítimo. Todo ello apoyado en la favorable coyuntura económica por la que, con sus altibajos correspondientes, atraviesan Cuba y Puerto Rico. (3)

Los buques tenían unas acentuadas características debido a la especial geografía costera y al clima. La profusión de cayos, exigía buques de escaso calado con amplia ventilación de cámaras y sollados, dando lugar a unos buques de estrafalaria estampa, pero de excelentes resultados. En 1882 La Habana ocupaba ya la tercera posición en cuanto a matrícula de vapor de toda España, con 44 buques y unas 50.000 toneladas. A todo ello hay que agregar la privilegiada posición de la isla, como llave del seno mejicano, Florida, Costa Firme y las restantes islas antillanas, lo que la convertían en lugar de cita de las principales navieras del viejo y el nuevo continente. (4)

Similares circunstancias cabe reseñar en el caso de Filipinas, agravadas en su caso por las mil islas del archipiélago y el alejamiento de la metrópoli. El Pacífico había dejado de ser tal, conforme avanzaba el siglo XIX y las principales potencias se establecen sólidamente, redistribuyendo cada una de las áreas, ocupando islas y archipiélagos que anteriormente carecían de interés y que gracias al vapor se convierten en vitales enclaves y bases de carbón. Francia ya se había instalado en Cochinchina, Tonkin y Annam; Gran Bretaña en Hong Kong; Shanghai se había transformado en puerto internacional con concesión a tres bandas: Alemania, Gran Bretaña y Francia; los puertos chinos desde Cantón al Yang Tsé se hallaban compartidos

(2) Ramón Herrera Sancibrián, primer Conde de la Mortera. Disponía en 1860 de 4 vapores: "Cuba", "Barcelona", "Pájaro del Océano" y "Moctezuma", éste último de triste biografía. Su participación en los distintos conflictos en el Caribe durante 30 años fue importantísima: transportes de tropas a Santo Domingo cuando se vinculó de nuevo a España, la guerra larga en Cuba. Paisano y socio de Antonio López, éste le cedería el contrato de la línea subvencionada de Cuba al seno mejicano y Antillas, en 1865.

(3) Entre otros, Jordi Maluquer de Motes: "El mercado colonial antillano en el siglo XIX". Actas del Primer Coloquio de Historia económica de España, 1972. Carlos Navarro y Rodrigo. *Las Antillas*. Madrid, 1872. J. M. Delgado y J. M. Fradera. *Comerç entre Catalunya i América*. L'Avenç. Barcelona, 1986.

(4) Bonsor, N.R.P.: *The North Atlantic Seaway*. Volumen 4.º, pp. 1.484-1.486. La Ward Line (N. York and Cuba Mail Steamship Co.) establece en la década de los 80 una línea de pasaje y tráfico de azúcar con Cuba. En 1898 y tras los excelentes resultados obtenidos disponía ya de 18 buques. Del mismo modo la Alexandra and Sons inaugura una línea entre Estados Unidos y Cuba.

por alemanes y británicos. Por su parte, Japón enfilaba directamente hacia China y los Estados Unidos preparaban su desembarco en Asia... (5). Los primeros gallardetes de atención hacia España apuntaron con el conflicto de Las Carolinas en 1885, y ya se puso en evidencia la carencia de puntos de carbón de la Armada, debiendo ceder los suyos la Compañía Trasatlántica, siendo esta imprevisión decisiva cuando estalle la guerra con los Estados Unidos (6).

En Filipinas las principales compañías de vapores de cabotaje pertenecían a armadores vascos como Aldecoa, Reyes, Saracho, Lizárraga, Cembrano, Inchausti, Rama, etc., y las de los cántabros hermanos Gutiérrez y Muñoz... Las más importantes eran la Compañía Marítima de Manila, la de Aldecoa y Cía, la Compañía General de Tabacos de Filipinas —vinculada cómo no a Antonio López—, la de José Muñoz y la de los hermanos Gutiérrez. Todas estas navieras de cabotaje, abarrotadas de carga, animales y pasaje, con vaporcitos coloniales mixtos, enlazaban con las grandes líneas regulares: Larrínaga, Compañía de Filipinas, en su tiempo la del Marqués de Campo, y posteriormente la Trasatlántica. La distribución constante de pasaje, destacamentos, funcionarios, colonos por todas las islas y la interrelación de Filipinas, como nudo de comunicaciones, con las colonias portuguesas, francesas, alemanas y británicas, el transporte de coolies hacia Cuba, etc., confería una gran diversidad al transporte marítimo. A todas estas navieras habría que agregar, como señala Rafael González Echegaray “una considerable flota velera de goletas, pailebotes, lorchas, pancos y pontines, que tejían y destejían sin parar las derrotas interinsulares. Albay, Tayabas, Ilocos-Sur, Samar, Zamables, Pangasinan Batanga, Ilo-Ilo, Cebú y Manila eran la tela de araña de este quehacer laborioso y heroico del cabotaje filipino”. (7)

La flota de Aldecoa estará formada en la década de los 90, por los vapores “Romulus”, “Remus”, “Venus”, “Apolus”, “Uranus”. “Saturnus” y “Mindanao” y los bergantines y goletas “Faustina”, “Concepción”, “Ligera”, “Bay Bay”, “Juana” y “Caoit” y “Cazador” y la de los Hermanos Gutiérrez por los vapores “Montañés”, “Dos Hermanos” (ex “Antonio Muñoz”) y “Santander”, que tan importante papel desempeñaría en la repatriación de las aisladas guarniciones. La Compañía de Filipinas disponía del “Antonio López”, “Compañía de Filipinas”, “Eduardo Pelayo”, “Isidro Pons” y “Montserrat”. Finalmente la Compañía Marítima de Manila tenía los siguientes buques: “Aeolus”, “Banan”, “Bolinao”, “Brutus”, “Castellano”, “Chispa”, “Churruca”, “Elcano”, “España”, “Francisco”, “Reyes”, “Herminia”, “Nuestra

(5) También en 1898, los EE.UU. se anexionarán las Islas Hawai.

(6) Fondo Transatlántica, M. M. de Barcelona; legajos Reales Ordenes. Ver asimismo el excelente trabajo de Agustín Ramón Rodríguez González. *Política Naval de la Restauración*. Ed. San Martín, 1988. Madrid.

(7) Rafael González Echegaray. “La última compañía de Filipinas”. *Revista General de Marina*, agosto 1981.

Señora del Carmen”, “Nuestra Señora del Rosario”, “Romulus”, “Salvadora”, “Saturnus”, “Senantes”, “Uranus” y “Venus”, algunos de los cuales habían sido adquiridos a Aldecoa en los años finales del siglo.

La estrecha colaboración de estas navieras con la Armada había quedado patente a lo largo de los frecuentes conflictos surgidos en el archipiélago y las expediciones de castigo contra la piratería. Al iniciarse la guerra con Estados Unidos, serán los propios armadores (Inchausti, Cia Marítima de Manila y Compañía de Filipinas), quienes ante la práctica indefensión marítima del archipiélago, ofrezcan sus buques para reforzar la débil escuadra de Montojo, esparcida entre Subic, Cavite y con unidades menores hasta en Las Carolinas.

Y del alborotado Pacífico al no menos encrespado Atlántico. El expansionismo de la nueva potencia, Estados Unidos, se había fijado desde hacía tiempo en Cuba, como base de operaciones para las Antillas y Centroamérica, donde seguía pendiente la comunicación entre los dos océanos a través del paralizado Canal de Panamá. Poco antes de morir, el líder de la independencia cubana José Martí, escribiría premonitoriamente: “es mi deber —ya que soy consciente de ello y tengo la intención de llevarlo a cabo— evitar que, a través de la independencia de Cuba, los Estados Unidos se extiendan sobre las Indias Occidentales y caigan, con ese peso sumado, sobre tierras de nuestra América. Todo lo que he hecho hasta ahora y lo que haré de aquí en adelante, se encamina a tal fin... He vivido dentro del monstruo y conozco su interior y mi arma es sólo la honda de David” (8).

En 1897 McKinley accede a la presidencia de Estados Unidos y entre su equipo de gobierno se encuentran partidarios de la intervención en Cuba. Teodoro Roosevelt, a la sazón subsecretario de la Armada, declaraba pocos meses antes de la contienda: “No creo que Cuba pueda ser pacificada por la autonomía y de todo corazón espero que los acontecimientos se perfilarán de forma que tengamos que intervenir en un futuro no muy lejano” (9). En Cuba, las flotas más importantes eran las de Vapores Herrera y la de Antinógenes Menéndez, ambas con gran tradición en cabotaje y líneas antillanas. Pero no debemos adelantarnos a los acontecimientos.

Para los EE.UU. se trataba de una cuestión de tiempo y de elección del momento y éste llegó cuando mambises y españoles llevaban tres años de desgaste. Emplazados nuestros dos teatros de operaciones a 4.000 y 8.000 millas de la Península, respectivamente, vamos a regresar a ésta.

La marina mercante en 1868 se encuentra en *plena adolescencia*. Todavía predominará sobre el vapor hasta entrada la década de los 80. Pero será en estos agitados años del sexenio donde se cimentará su definitiva madurez. La Gloriosa acabará de un plumazo con el derecho diferencial de bandera,

(8) Citado por Foner: *La guerra hispano-cubana-norteamericana*. Akal. Madrid, 1975, vol. 1, p. 47.

(9) *Ibidem*. Vol. 2, p. 125.

abrirá los puertos españoles a la libre importación de buques, y eliminará la vieja construcción naval autóctona, perdida en la estela del tiempo.

Ana María Vigón señala que las disposiciones de 31-12-1868 y la ley de 20-7-1869 abolirá todas las medidas proteccionistas del sector, se autorizará desde ese momento no sólo la compra de buques, sobre todo británicos, sino que reparaciones y carenados podrán llevarse a efecto en otros países. Los impuestos que gravaban la vida cotidiana de los buques se refundirán en el de descargo, etc. (10). Todo este matalotaje legislativo será decisivo para que en 1884, la capacidad de los buques a vapor supere al fin a los de vela, siendo el 97 por ciento de aquéllos de construcción extranjera y el 99 de sus arqueos, pues si era barato comprar, más lo era fletar.

Debemos tratar a continuación dos aspectos que no han quedado suficientemente claros en las conferencias precedentes, y que en mi opinión revisten gran importancia. El primero de ellos es la superposición de conflictos que afectarán a la Armada en estos treinta años. Las guerras de Cuba y Filipinas y las operaciones que generan son eminentemente terrestres, al mando del Ejército, con un marina subordinada a dichos planteamientos. Hemos hablado de la lejanía de ambas zonas y ello nos lleva a constatar el continuo desgaste del material flotante en expediciones constantes, con grandes deficiencias, no sólo en cuanto a su renovación, sino sobre todo en sus reparaciones que deben efectuarse frecuentemente en Hong Kong o los EE.UU. Del mismo modo habrá que referirse al trato inferior que padecen los marinos respecto a las fuerzas de tierra. Es de todos conocido que cuando estalló la guerra con los EE.UU., se debían once meses de sueldo a los oficiales y marinería de la Escuadra... (11).

A este panorama habría que agregar los continuos avances tecnológicos en la construcción naval, quedando obsoletas las unidades más "modernas" en el transcurso de pocos años. Así por ejemplo será rapidísima la incorporación del acero a la construcción naval y el blindaje de los cascos; la electricidad será el recurso empleado no sólo para la iluminación sino para la maquinaria y la artillería; se producirán continuos cambios en las máquinas de vapor, en los torpedos y minas, en la mejora de la artillería y en la creación de los compartimentos estancos.

Es hora de hablar, aunque de forma esquemática, de la Compañía Transatlántica. Fundada por Antonio López en 1850, comenzará sus actividades navieras en la Península en 1858, al crear la conexión marítima del ferrocarril Madrid-Alicante. Los vapores de López enlazarán Alicante con Marsella y desde allí el pasaje proseguirá en tren hacia París u otros destinos. En 1861 López conseguirá hacerse con el contrato para el transporte de la correspondencia entre la Península y Cuba. Pocos años después, 1867, tiene

(10) Ana María Vigón: *Guía del Archivo Museo Alvaro de Bazán*. Viso del Marqués, 1985, p. 286.

(11) En *Colección de Documentos de la Escuadra de las Antillas*. Ed. Naval. Madrid, 1986.

lugar el mayor acto de osadía de López al negarse a aceptar el nuevo contrato por un importe menor del que él había estipulado, obligando al gobierno a admitir finalmente la subvención fijada por López. En el transcurso de la guerra de los diez años en Cuba (1868-1878), la Compañía López efectuará un total de 1.028 viajes transportando un total de 400.000 soldados. En distintas ocasiones la totalidad de la flota instaló la noria que unía las Antillas con España, atendiendo embarques de hasta 25.000 soldados simultáneamente, cifra muy elevada para el porte de los buques de la época (12).

Uno de los años más críticos fue el de 1873 con el encapillamiento de tres conflictos: guerra de Cuba, guerra Carlista y movimiento cantonalista. El propio López se instala en Santander creando una línea de emergencia que enlazara la cornisa cantábrica con Francia, sin dejar de atender los envíos de tropa a Cuba. Un año después, en el vapor de López "España" zarpaba de Cádiz un joven médico llamado Santiago Ramón y Cajal. De su difícil experiencia en Cuba escribirá años más tarde: "En ningún libro había leído que las heridas de fusil fuesen tan acerbadamente dolorosas ni que los lisiados exhalaran quejas tan lastimeras. Está visto que los historiadores no han presenciado batallas u omiten deliberadamente por sabido la tortura física y moral de las víctimas". Cajal en su prolífica correspondencia —un total de 20.000 cartas— verterá agudos y certeros análisis sobre el expansionismo norteamericano, de gran validez al examinarlos un siglo después (13).

Al llegar la Restauración, en 1875, López deberá hacer frente al empuje de su sempiterno y cada vez más poderoso adversario, José de Campo. Este valenciano que había prestado un gran apoyo al proyecto restaurador, se verá recompensado con el primer título que otorgara el joven Monarca, el de Marqués de Campo. En el plano económico la disputa con López será cada vez más agudizada. En 1876 la situación económica y militar se agrava, debiendo recurrir el Gobierno a solicitar un empréstito de 25 millones de pesos fuertes. Al concurso acuden el Marqués de Campo y Antonio López, encabezando este último un poderoso grupo financiero compuesto por los más destacados representantes de la banca catalana y madrileña. Finalmente será el comillano López quien gane el duelo. Paralelamente, en el transcurso del año su compañía de vapores deberá transportar en tres meses nuevos contingentes de tropa hasta completar los 25.000 soldados, embarcados en 19 buques.

Apenas concluida con éxito la larga guerra cubana en 1878, tiene lugar la nueva adjudicación del contrato de transportes marítimos. En él se encontrarán de nuevo López y Campo y por muy poca diferencia vence de nueve el primero al segundo, 20.000 duros por viaje redondo frente a los 21.500 del

(12) Para mayor información ver Carlos Llorca Baus. *La Compañía Trasatlántica en las Campañas de Ultramar*. Ministerio de Defensa-Editorial Naval. Madrid, 1990.

(13) Gómez Sánchez, J. "Ramón y Cajal y el Ejército Español en Cuba". Segundo Congreso Internacional de Historia Militar. Zaragoza, 1988.

valenciano. La espina acabará sacándose la el Marqués de Campo en 1880 cuando se alza con el contrato de la línea subvencionada entre España y Filipinas. Al concurso paradójicamente no se presenta López y sí el naviero mundaqués Larrinaga que venía cubriendo la línea sin ningún apoyo oficial desde la inauguración del Canal de Suez en 1869. José de Campo en el plazo de dos años dispondrá de una flota de buques a vapor, integrada por 25 unidades, que nada tendrá que envidiar a la de López. Las líneas de Campo se esparcirán en breve plazo desde la Península a Filipinas, las Antillas, la extensión por Magallanes a Valparaíso hasta rendir en San Francisco, todo un prodigio de ingenio y atrevimiento.

La creación en 1881 de la Compañía Trasatlántica por parte de López y la adjudicación del desestanco del tabaco en Filipinas y el surgimiento de la Compañía de Tabacos de Filipinas, bajo su auspicio, será el mayor contraataque de López. Sin embargo, no cuajarán las propuestas de unificación de toda la banca catalana para formar una moderna y competitiva empresa financiera, propiciada de nuevo por el comillano (14).

En la década de los 80 se inicia una fuerte corriente inversionista extranjera en el sector naviero. Este flujo de capitales se centrará en dos campos: la constitución de sociedades mixtas para la creación de líneas marítimas, especialmente con Cuba y el crecimiento de los cargueros de mineral que transportan el obtenido en las minas del Norte de España hacia el resto de Europa. Las líneas de pasaje y mercancías eran mucho más rentables si los buques estaban abanderados en España, pues el peso de los impuestos era mucho menor, toda vez que el comercio entre España y las provincias ultramarinas era considerado de cabotaje. Dicho abanderamiento tenía lugar en Santander, para posteriormente pasar la matrícula del buque a los puertos de Bilbao, Cádiz o Barcelona, desde donde operaban estas navieras. En 1883 por vez primera la flota de vapor española, superará a la de vela, en un proceso ya imparable. En 1884 nace la Compañía Valenciana de Navegación, que llegará a disponer de nueve buques; la famosa Pinillos comenzará sus singladuras a vapor con la adquisición del "Apolo", al que seguirán el "Pío IX" (conocido en el mundillo marítimo como el "Nono"), "Príncipe de Asturias", "Martín Sáez", etc. Ybarra con sus buques mixtos inicia su serie de "Cabos", con los "Ortegal", "Finisterre", "Trafalgar", "Palos" y el tristemente célebre "Cabo Machichaco", cuya explosión en Santander (1893) será descrito por Pereda en su relato "Pachín González".

Para hacernos una idea clara de lo que supone la masiva importación de buques a vapor, durante el período 1890-95 se adquieren en el exterior 91 unidades con un total de 106.590 toneladas, y entre 1895-1900 serán 204 unidades y 381.753 toneladas (15).

(14) Vicens Vives, J. y Montserrat Llorens: *Industrials i Politics*, editorial Vicens Vives. Barcelona, 1972.

(15) Banco de España. *Una historia Económica*. Madrid, 1970.

En 1883 muere López y le sucede en el cargo de presidente de la Cía Trasatlántica su hijo Claudio López Brú. Desde el primer momento su máxima preocupación será llegar a una “paz mercante” con el Marqués de Campo, y tras un año de contactos consigue comprar seis de los mejores buques del valenciano por 10 millones de pesetas, y el traspaso del contrato de la línea a Filipinas. El segundo Marqués de Comillas iniciará el asentamiento de diversas factorías en África, primero en Río de Oro y posteriormente en Fernando Poo y Guinea. Precisamente, en 1884, Cánovas adquiere el Sahara, debido sobre todo a la indefensión de las cercanas Canarias. “A la distancia que se halla de Canarias serían amenazadas si una potencia occidental se asentase en la costa occidental de África” (16).

Un hecho de gran significación en esta década será la promulgación de la Ley Rodríguez Arias, o de renovación de la Escuadra. En el momento de su aprobación (1887) disponíamos de 2 acorazados, 6 cruceros (mal llamados de primera), 16 de segunda y 37 embarcaciones menores, en total 61 unidades. La Ley tan polémica como retrasada en su ejecución, hay que releerla con cien años de distancia. Desde luego tuvo efectos muy positivos como la aparición de astilleros e industrias auxiliares, lo que supondrá un considerable avance en la construcción naval hasta entonces totalmente subordinada al extranjero. Baste citar las empresas Portilla y White, La Maquinista, Vila Hermanos, Otero Gil y Cía, La Vizcaya, el Arsenal Civil de Barcelona, la Factoría Naval (Vea Murguía), Astilleros del Nervión, etc., que de uno u otro modo “calentarán máquinas” gracias a las unidades distribuidas por el plan de Escuadra. Para la mayoría de astilleros se pasaba de la nada a construir nada menos que buques blindados, lo que a la larga será una excelente escuela para la construcción naval española, ya desligada de sus fuertes ataduras, a partir de la primera década del siglo XX (17).

El reverso del plan de modernización de la flota española, serán los retrasos, deficiencias, etc., que quedarán palmariamente expuestas al iniciarse la guerra hispano-norteamericana. Buques sin construir, otros en reparaciones, dependencia tecnológica del exterior, especialmente en electricidad y planchas, falta de presupuestos, etc. Pero, como hemos señalado anteriormente, ni siquiera con toda la flota construida, pertrechada y a punto el balance hubiera sido muy distinto. Quedaba por resolver el carboneo escalonado de la flota hasta Cuba y Filipinas, la homogeneidad de la flota, la liquidación y renovación de la “chatarrería” fondeada en La Habana y Cavite, así como otros puntos vitales que señalara Cervera en su obra, “Documentos de la Escuadra de Operaciones de las Antillas.”

En fecha tan tardía como es 1892, saldrá de gradas españolas —la Factoría de Matagorda de la Compañía Trasatlántica— el primer vapor con casco de acero construido en nuestro país. El famoso correillo “Joaquín del

(16) Carlos Llorca Baus: *La Compañía Trasatlántica en las Campañas de Ultramar*, Ministerio de Defensa-Editorial Naval. Madrid, 1990.

(17) Agustín Ramón Rodríguez González: *Política Naval...*, p. 250.

Pielago” de 61,67 metros de eslora, 8,30 de manga, 6 de puntal, 1.000 toneladas de desplazamiento y marcha de 15 millas, tardó dos años en rematarse “pues ella (su construcción) ha sido llevada a cabo sin serie de continuidad en los trabajos, porque a un mismo tiempo se atendía a las grandes reparaciones que en otros buques se han efectuado y porque las máquinas y calderas que han sido facturadas en el Arsenal Civil de Barcelona, no pudieron ser entregadas en los plazos estipulados...” (18).

En 1888 tiene lugar la Exposición Universal de Barcelona, en cuyo comité “Dels vuit” (“de los ocho”), se encuentra Claudio López y paralelamente a la muestra se celebra una asamblea de los industriales de toda España. El principal acuerdo que se toma es la demanda de una nueva ley proteccionista que será aprobada en 1891.

La década de los 90 supone un giro decisivo en diversos sectores económicos del país. Por una parte Santander abandona la supremacía de las exportaciones harineras a las Antillas y se centrará en la exportación de minerales. De dicho puerto saldrán ya 200.000 toneladas de hierro y de Bilbao alrededor de 6.000.000 de toneladas (1890). El comercio ultramarino ya no lo era todo en la España de fin de siglo. Por otra parte la aparición de la filoxera “ese bichito de primera que trae a España de cabeza entera”, como decía la copla y el final del Tratado con Francia en 1892, será el declive del dinámico sector vitivinícola, que había logrado altas cotas de exportación durante dos décadas.

Antes de acercarnos al fin de esta concentrada y variada navegación a través de las vicisitudes de nuestra mercante y su relación con los conflictos de Ultramar vamos a abordar dos temas puntuales. El primero de ellos se refiere a la utilización de los buques mercantes en actividades seminavales. Esta práctica irá imponiéndose en las principales potencias de todo el mundo. Un buque mercante de buen porte y marcha podía ser de gran ayuda debidamente artillado, prestando servicios tan diversos como el transporte de tropas, la protección de convoyes, actividades corsarias o de abastecimiento de la Armada. En Francia, por ejemplo, se publica en 1881 una ley que establece sobreprimas para los buques mercantes capaces de instalar cañones de 140 milímetros. En Rusia, se crea la “Flota Voluntaria”, etcétera. El Gobierno, en el contrato suscrito en 1887 con la Compañía Trasatlántica establece varios artículos (25, 26, 64, 65, 66 y 67) para el uso seminaval de —incluso—, la totalidad de la flota de la naviera en caso de conflicto (19). El otro aspecto es la intensificación de envíos de tropa a Cuba a partir de 1891. En dicho año son transportados 18.791 soldados a las Antillas, dos años más tarde serán 23.000 y 1.787 jefes y oficiales, etc. Esta faceta

(18) Biblioteca de Temas Gaditanos. Fondo Trasatlántico. Memoria, 1892. Eugenio Agacino.

(19) Compañía Trasatlántica. Contrato de Servicios Postales Marítimos. Imprenta Henrich y Cía. en comandita. Barcelona, 1893, pp. 29-30.

seguía cubriéndola la Compañía Trasatlántica, a causa de la escasez de transportes de la Armada.

Rendimos viaje en 1895; en el mes de octubre por R.O. del día 10 se establece el paso de la Armada de los 7 mejores buques de la Compañía: "León XIII", "Alfonso XII", "Alfonso XIII", "Patricio de Satrustegui", "Montevideo", "Buenos Aires" y "Reina María Cristina". El Gobierno ofrece a la naviera a cambio de este pase provisional a la Marina de Guerra un total de 574.000 ptas. que serán rechazadas por Claudio López, que a cambio exigirá que el mando náutico de sus buques y tripulantes siga en manos de sus capitanes, correspondiendo el mando militar a los oficiales que la Armada designe.

Para hacer frente a los servicios regulares, el segundo Marqués de Comillas adquirirá cinco buques en el mercado internacional, que serán los "Santiago", "Santa Bárbara", "San Fernando", "Montserrat" y "Colón". La veteranía de la Trasatlántica en cuanto a la rapidez y puesta a punto de los buques será una de sus bazas fundamentales en estos complejos años. El "Russia" a las 24 horas de arribar a Matagorda, saldrá completamente pertrechado y artillado, con el nombre de "Santa Bárbara". El "Antonio López" realizará un total de 75.000 millas durante 1895, casi el doble del máximo establecido por la marina británica, como rendimiento anual de un buque. La Compañía Trasatlántica efectúa en este primer año de guerra en Cuba un total de 39 expediciones, con un total de 103.321 soldados y 5.396 jefes y oficiales transportados, más dos extraordinarias a Río de Janeiro y Montevideo, para embarcar a 2.000 voluntarios españoles (20).

Estos son los prolegómenos del 98 en la marina mercante y su más destacada naviera. Como conclusiones cabría referirse al papel seminaval que desempeña la marina mercante, incluida la de cabotaje en Cuba y Filipinas, y el decisivo que corresponde a la Compañía Trasatlántica. El mando conjunto de oficiales de la Armada y la mercante, dará unos resultados muy satisfactorios y el bloqueo norteamericano será burlado en repetidas ocasiones, como consecuencia de la pericia y el bienhacer náutico de dichas tripulaciones. Resultados bien diferentes a la acorralada Escuadra en Santiago, debiéndose titularse la gesta de esta última como la "crónica del desastre anunciado". Debemos concluir con don Rafael González Echegaray cuando al referirse a este tema señalaba: "No hubo Escuadra, sí marinos."

(20) M. M. de Barcelona. Fondo Trasatlántica. Transporte de tropas, pp. 1.887-1.905.