

CAPITAL INGLÉS Y BUQUES VASCOS EN EL TRAFICO COLONIAL DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX*.

JESUS M^º VALDALISO
DEPARTAMENTO DE H^º E INSTITUCIONES ECONOMICAS
UNIVERSIDAD DEL PAIS VASCO

El fenómeno de la sustitución de la vela y la madera por el vapor y el hierro que tuvo lugar durante la segunda mitad del siglo XIX en la navegación marítima requirió considerables cantidades de capital. De hecho, la escasez de este factor fué uno de los principales obstáculos que las principales marinas mercantes del mundo, con la excepción de Inglaterra, tuvieron que superar para modernizarse (PALMER, 1985, p. 109). Junto a otras consecuencias, el cambio técnico y el aumento de las necesidades de capital fijo provocó una importante transformación en la estructura empresarial del sector del transporte marítimo. En la mayor parte de los países se pasó de una estructura de la propiedad extremadamente fragmentada en la que cada buque pertenecía a un grupo diferente de propietarios -la mayor parte de ellos comerciantes junto a un especialista que solía ser el capitán- a otra, más concentrada, en la que aparecieron sociedades por acciones, las únicas que podían reunir el suficiente capital para adquirir unidades modernas -con una dirección especializada- que concentraron la propiedad de varios buques¹.

En Bilbao comienzan a importarse vapores de poco tonelaje a finales de los años cincuenta destinados a la navegación con Europa y a la de cabotaje. Como en el resto de la navegación mundial (GRAHAM, 1956), las rutas oceánicas, en este caso la navegación hacia América y Filipinas, estaban dominadas totalmente por los buques de

vela. En los años setenta la difusión del vapor se intensifica no sólo en los tráficos cortos sino también en la navegación oceánica. Especialmente a partir de la segunda mitad de esa década los navieros bilbaínos vendieron una parte importante de su flota de veleros de altura al extranjero y adquirieron nuevos vapores en sustitución de aquellos. La fuerte subida de los fletes experimentada en la primera mitad de los ochenta incrementó el abanderamiento de nuevos vapores que desplazaron definitivamente a la vela de la matrícula de Bilbao. Fué sobre todo en esta década cuando se constituyeron las grandes compañías anónimas de vapores como la *Línea de Vapores Serra*, la *Compañía de Navegación La Flecha*, la *Compañía Bilbalna de Navegación* y la *Sociedad Marítima de Vizcaya*. No obstante, en la década anterior se habían formado grandes flotas por armadores individuales como Arrótegui, Eizaga o Larriaga. Unas y otras estaban empleadas fundamentalmente en el tráfico colonial con las Antillas y Filipinas, la única navegación -junto con el cabotaje- protegida de la concurrencia extranjera tras la abolición del Derecho Diferencial de Bandera en 1868.

Según las *Estadísticas de Comercio Exterior*, entre 1860 y 1890 se importaron en Bilbao 77.558 toneladas de registro bruto correspondientes a embarcaciones de hierro por un valor de casi 30 millones de pesetas. El "estuerzo" financiero no dejaba de ser considerable, teniendo en cuenta además que otra serie de buques se abanderaron primero en otras matrículas, sobre todo Cuba y Filipinas, y después trasladaron sus buques a Bilbao². ¿De dónde procedía el capital invertido en la moderna flota vasca? A mi juicio, una parte no desdeñable del mismo provino de armadores y comerciantes

* Una buena parte el origen de este artículo se basa en una sugerente hipótesis de Emiliano Fernández de Pinedo, a quien agradezco además sus comentarios.

¹ Sobre esta cuestión ver DAVIS(1978), COTRELL(1981), GREEN(1985) y PALMER(1985) para el Reino Unido; SCHOLL (1985) y KRESSE(1985) para Alemania; SAGER y PANTING(1985) para Canadá; y NORDEVIK(1985) para los países escandinavos.

² El testimonio de Ramón de la Sota, citado por FERNANDEZ DE PINEDO (1988), pp. 278-279, que decía en 1909 que "vizcaínos establecidos en Liverpool, Manila, La Habana, etc., sustituyeron los antiguos buques de vela por otros de vapor, creando en poco tiempo una flota de importancia, que alcanzó también considerable desarrollo en los años del pasado siglo", no se referiría tanto a la propia coyuntura finisecular sino a un proceso de larga duración que tuvo lugar en el último cuarto del siglo XIX: desde finales de los años setenta armadores como Olano, Larriaga y Compañía, Eizaga, Yeres, Bergé, Arrótegui y el propio Serra, todos excepto este último residentes en Liverpool o Londres, están matriculando buques en Bilbao abanderados en este puerto, o previamente en Cuba y Puerto Rico. Algunos casos concretos de traslados de matrícula en Registro de Buques de la Comandancia de Marina de Bilbao (RBCMdB), Lista 5^a, T. I, fols. 145, 154, 173, 191, 196 y 197.

extranjeros, fundamentalmente británicos, que a través del crédito concedido a los navieros vascos para comprar buques modernos, encontraron una vía para penetrar en el tráfico colonial hispano. La idea no es original. Hace relativamente poco tiempo FERNANDEZ DE PINEDO (1988, pp. 273-274) sugería esta hipótesis, basándose en una memoria consular de 1891 que se quejaba de que la inmensa mayoría de los buques de bandera española pertenecían a súbditos británicos "que han prestado el dinero necesario para su adquisición y conservan en su poder el documento que acredita la hipoteca y la póliza de seguro y a ellos suele darse cuenta del resultado de cada expedición". Veinte años antes GONZALEZ ECHEGARAY (1968) y OSSA ECHABURU (1969) hacían referencia a las compañías navieras "anglo-bilbainas" de la segunda mitad del siglo XIX como pabellones de conveniencia para los armadores ingleses. En las páginas que siguen trataré de fundamentarla con mayores datos.

Las quejas del Cónsul español en Glasgow que cita FERNANDEZ DE PINEDO no eran, sin embargo, las únicas. En otra Información Arancelaria, la de 1879, numerosos organismos pusieron de relieve esta cuestión. La Comandancia militar de Marina de San Sebastián se hacía eco de opiniones según las cuales gran parte de los vapores del pabellón español

"pertenecen en propiedad a compañías inglesas, las cuales, dicen, transmitiendo in nomine dicha propiedad a navieros de España, han llegado a explotar la ventajosa de nuestra bandera en Cuba y Puerto Rico con grave perjuicio de los verdaderos armadores españoles ... que la generalidad de las naves de vapor y también algunas de vela, pertenecen, en su mayor parte, a casas o compañías extranjeras establecidas en Londres y Liverpool, y que, tanto los vapores que hacen carrera del Támesis a los puertos de la Península hasta Barcelona, como los que la electúan a Ultramar, se hallan sometidos a la inspección de dichas compañías"³.

³ Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del Derecho diferencial de bandera y sobre las valoraciones y clasificaciones de los tejidos de lana, formada con arreglo a los artículos 20 y 29 de la Ley de Presupuestos del año 1878-1879, por la Comisión Especial arancelaria creada por R.D. de 8 de septiembre de 1878, Tomo I, Madrid 1879, pp. 93-98.

En este sentido se expresaron también otros organismos como la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona⁴, la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Santander⁵ o el propio Presidente del Centro Naval Español, José Ricart y Giralt, que llegó incluso a citar a algunas compañías de estas características como la Mac-Andrews, la de Serra y Calsina, y la de Olano, Larrinaga y Compañía⁶.

Aunque todas estas informaciones señalaban esto como un motivo de queja y preocupación, lo cierto es que el problema no se podía disociar de un mal hasta entonces endémico en el sector del transporte marítimo español, la escasez de capital⁷. El mecanismo de financiación más generalizado, la hipoteca naval, vigente en varios países ya en los años setenta⁸, no fué regulado en España hasta 1893. Sin embargo, el decreto de liberalización del sector de 22 de noviembre de 1868 derogaba el artículo 592 del Código de Comercio y permitía la venta o hipoteca de las naves tanto a ciudadanos nacionales como extranjeros⁹. La legislación posterior confirmó la legalidad de la hipoteca de buques a extranjeros siempre y cuando estos no se hicieran con la propiedad de los mismos¹⁰. En la práctica y como veremos más adelante, este marco legal amparó la inversión de los armadores británicos en la flota española aunque su papel fue muy superior al de meros prestamistas.

⁴ Información sobre las consecuencias ... Tomo I, p. 190: "... existe actualmente el abuso de que muchos buques que ostentan la bandera española, pertenecen en realidad a extranjeros, aun que el nombre que aparece como propietario sea español. Esta circunstancia ... ha dado lugar ... a una inгерencia peligrosa de los intereses extranjeros en nuestro negocio marítimo".

⁵ Ibidem, p. 24.

⁶ Ibidem, p. 113.

⁷ Atinadamente, el Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio de Madrid señalaba la conveniencia de atraer hacia estas industrias capitales extranjeros "pues en España "teniendo el capital crecido rendimiento en especulaciones mucho más sencillas, que no exigen estudio ni ofrecen riesgo, esquivan las fuentes de trabajo y más que las otras, rebuye las industrias marítimas". Información sobre las consecuencias ... Tomo I, pp. 406-407.

⁸ E incluso antes. En el Reino Unido desde 1854, en Prusia desde 1861, en Italia desde 1865 y en Francia, Suecia, Dinamarca y Estados Unidos desde 1874. Ver COSTA (1912), pp. 26-27.

⁹ FARINA y GONZALEZ (1954), p. 507.

¹⁰ La ley de referencia será una R.O. de 21 de julio de 1886. Ibidem, pp. 506-507.

La base empírica de nuestro trabajo utiliza tres tipos de fuentes complementarias: los protocolos notariales desde 1860 hasta 1886, los libros de buques del Registro Mercantil de Vizcaya de 1886 en adelante y el registro de buques de la Comandancia de Marina de Bilbao (la Lista 5ª, que recogía las inscripciones de los buques construidos en el extranjero). En ellas hemos encontrado, desde 1860 hasta 1890, 44 hipotecas realizadas por navieros vascos sobre uno o más buques a compañías o comerciantes extranjeros¹¹. La explotación intensiva de cada una de las fuentes me permite asegurar con una casi total certeza que la documentación recogida representa la totalidad de las hipotecas otorgadas a prestamistas extranjeros y registradas en Bilbao en ese período. A partir de 1893 y especialmente en la segunda mitad de los noventa los navieros vascos van a escoger otro tipo de mecanismos para financiar la compra de buques, básicamente préstamos bancarios y autofinanciación.

La primera pregunta que debemos responder es a cuánto ascendió el monto total de los préstamos. El conjunto de las hipotecas realizadas entre 1860 y 1890 representa una cantidad de casi 23 millones de pesetas, el 76,3 por 100 del valor de los buques importados por Bilbao en ese mismo período. Aunque ya he señalado que se matricularon más buques que los abanderados directamente en Bilbao, en cualquier caso, es una cifra respetable que indica que, cuando menos, el capital extranjero financió una tercera parte de la moderna flota vasca en este período¹².

Cuadro 1: Hipotecas de buques suscritas por capitalistas extranjeros, 1861-1890.

| Período | Nº Hipotecas | Capital (pts) | Capital medio | Nº buques |
|--------------|--------------|---------------|---------------|-----------|
| 1861-70..... | 8 | 710.500 | 88.812 | 9 |
| 1871-80..... | 24 | 13.277.311 | 553.221 | 41 |
| 1881-90..... | 12 | 8.781.536 | 731.795 | 12 |
| TOTAL..... | 44 | 22.769.347 | 517.485 | 62 |

Fuente: ver Apéndice.

¹¹ Las firmas Cristóbal Murrieta y Compañía y Julio Gómez y Compañía eran originariamente españolas pero sus conexiones y apoyos financieros estaban en el extranjero, donde realizaban sus negocios. Por eso las hipotecas otorgadas a ellas (2) están incluidas en este trabajo.

¹² La matrícula de buques de vapor creció en ese período en unas 135.000 toneladas de registro bruto. Suponiendo que la totalidad de los buques importados por Bilbao se destinasen a esa matrícula, lo que es bastante plausible, las cifras de importación hubiesen representado el 57 por 100 de aquella cantidad.

Aunque en los años sesenta la hipoteca naval antes extranjeros se puso en práctica por los navieros bilbaínos incluso en décadas posteriores cuando este mecanismo se aplicó de manera generalizada, coincidiendo con la difusión de los buques de vapor en la matrícula bilbaína. Es, pues, un método de financiación ligado a la nueva tecnología del transporte marítimo, mucho más intensiva en capital. Generalmente la garantía la constituía un solo buque, bien en su totalidad o bien hipotecado parcialmente, aunque hubo armadores en los años setenta como José Serra y Font que incluyeron en una hipoteca cinco y más buques.

Pero, ¿quiénes son los individuos que han adelantado este capital? Prácticamente todos -un 97,7 por 100- son ingleses, sobre todo de Liverpool -el 95,2 por 100-. El resto lo componen subditos franceses avenciadados en Bayona y Burdeos. Los principales prestamistas son John Glynn & Sons -un 41,1 por 100 del capital total-, George H. Fletcher -con un 17,6 por 100-, George William Bahr -un 16,5 por 100 - y la casa White & Co. -con un 14,8 por 100-, todos ellos de Liverpool. En conjunto, los cuatro representaban el 90 por 100 del capital prestado a los navieros vascos. Se puede afirmar, por tanto, que el crédito permaneció concentrado en unas pocas manos.

Sin embargo los hombres de negocios británicos no se limitaron únicamente a proporcionar capital a los navieros vascos. Tras la operación de crédito se encontraba un mecanismo de penetración en la navegación colonial. Esta afirmación queda suficientemente probada si contabilizamos las diferentes modalidades de las hipotecas registradas (ver Apéndice, columna "Otras disposiciones"). Junto a los contratos hipotecarios en los cuales se establecía un plazo de amortización y un interés anual que representaban el 54,3 por 100 del capital, encontramos 23 hipotecas que representan el 54,3 por 100 del capital en las cuales no se fijaba plazo de amortización y el pago de intereses se realizaba a través de los fletes devengados por el buque. La mayoría de ellas se ajustaba a lo que en el Apéndice hemos señalado como "préstamo-compra-hipoteca-fletes", modalidad según la cual el naviero adquiría un buque en el extranjero que pagaba total o parcialmente con el préstamo realizado por un capitalista inglés al cual era hipotecada la embarcación en garantía de la cantidad prestada. El

prestamista asumía la dirección y los beneficios de la explotación del buque encargándose de asegurarlo. En casi todos los casos el "propietario" no podía enajenar el buque sin el consentimiento de aquél. Veamos un ejemplo: Juan S. Sampelayo, del comercio de Santurce solicita en 1871 a los señores William White y Compañía, de Liverpool, un préstamo de 2650 £ para la compra del Bergantin de hierro *Santofía*, ofreciendo en garantía una hipoteca de las tres cuartas partes del buque y obligándose "a satisfacer dicha cantidad a los recordados ... con el importe de los fletes que produzcan dichas 3/4 partes durante sus días, haciéndose cargo de ellos para el completo pago de la mencionada suma, así como de los intereses que las mismas le pudieran haber dado". Si al cabo del tiempo ocurriera una desgracia los prestamistas sólo percibirían el seguro de las 3/4 partes hipotecadas -en el caso de que lo hubieran asegurado, algo que no era obligación del prestatario-. La hipoteca "sólo podrá redimirse cuando los expresados Sres. ... la devuelvan al dicho Sr. Sampelayo quien dará por ella los recibos de las cantidades que en concepto de fletes para la reducción convenida de la hipoteca obren en su poder"¹³. Los primeros conseguían a través del crédito el control de un buque español a todos los efectos, capaz por tanto de efectuar el tráfico protegido con Cuba y Puerto Rico, y Sampelayo no sólo obtenía beneficios de su minoritaria participación en el buque sino que podía esperar hacerse con su entera propiedad cuando el préstamo se hubiese amortizado. Sampelayo, como Antonio Butrón o Fidel Oleaga son el prototipo de modestos armadores. Sin embargo, otros como Elizaga y, sobre todo, Arrólegui, utilizarán este mecanismo para construir sus grandes flotas como ahora veremos.

Si el crédito permaneció concentrado en unas pocas manos algo similar ocurrió entre sus receptores. Concretamente, tres navieros -Arrólegui, Elizaga y Serra- absorbieron el 88 por 100 del capital prestado, armadores cuyas compañías, junto con la firma *Olaro*, *Larriaga* y *Compañía* (establecida en Liverpool y conectada con el capital inglés), la *Compañía Bilbaína de Navegación* y la *Sociedad Marítima de Vizcaya*, constituían las empresas protagonistas del cambio técnico y organizativo en la matrícula vizcaína. No obstante, voy a seguir un orden cronológico para describir brevemente a los principales navieros que recurrieron a esta forma de financiación.

¹³ AHPV, Protocolos, Legajo 6302 (1871), fols. 436v y 437.

En los años sesenta el principal prestatario fue Victoriano Borda que realizó cuatro hipotecas sobre otros tantos vapores por un valor de 525.000 pesetas a un interés del 16% anual con la firma francesa Enríque Puidenot y Compañía, avencidada en Bayona (3 hipotecas por un valor de 425.000 pesetas), y con la firma Julio Gómez y Compañía, también de Bayona (una hipoteca por un valor de 100.000 pesetas). En conjunto, el capital conseguido representó el 2,3 por 100 del total. Por lo menos en uno de los casos la hipoteca se había realizado para financiar la previa compra del buque a la firma prestamista¹⁴.

En los años setenta hay que destacar de forma notoria a José Serra y Font, quien, en 1874, hipoteca trece vapores y dos corbetas por una cantidad de 7.930.000 pesetas (un 34,8 por 100 del capital otorgado entre 1860 y 1890) a un interés del 4 por 100 anual a George W. Bahr (3.750.000 pesetas) y George H. Fletcher (4.000.000 pesetas), ambos comerciantes de Liverpool. Presumiblemente estas hipotecas encubrieron la participación de los socios ingleses de los que Serra y los Real de Asúa -socios de aquél- eran representantes en España¹⁵. En 1879 y 1880, Serra y los hermanos Real de Asúa entre otros, tras cancelar previamente las hipotecas, crearon respectivamente las compañías *Línea de Vapores Serra* y *Compañía de Navegación La Flecha*¹⁶. En la primera de ellas George W. Bahr, uno de los antiguos prestamistas, es nombrado asesor del Director de la firma -José Serra- y "representante de los accionistas que tal vez residieren en el extranjero"¹⁷. La cancelación de las hipotecas podía significar el fin del control de los prestamistas ingleses de unos buques dedicados preferentemente a la navegación con Cuba, aprovechando el Derecho Diferencial, y retorno hacia Inglaterra¹⁸. Pero también, y ello parece más

¹⁴ Previamente a la hipoteca del 75 por 100 del vapor *Simeón*, Henry Puidenot y Cia. habla vendido este buque al tal Borda por la suma de 570.000 reales. Ver Archivo Histórico Provincial de Vizcaya (AHPV), Protocolos, Legajo 6274 (1861), fols. 463-465.

¹⁵ No obstante, en el caso de que esa hipótesis fuera realidad, el traspaso de la propiedad no se efectuaba a través de la hipoteca sino, presumiblemente, a través de algún tipo de poder o escritura de cesión registrada en Inglaterra.

¹⁶ AHPV, Protocolos, Leg. 6324 (1879); y Leg. 6328 (1880).

¹⁷ AHPV, Protocolos, Leg. 6324 (1879), fol. 968v. En *La Flecha*, el asesor es un tal Thomas Hughes Jackson, de Liverpool, *Ibidem*, Legajo 6328 (1880), fol. 1050.

¹⁸ Ver *Información sobre las consecuencias...* Tomo III, Madrid 1883, pp.

probable, la creación de una nueva forma legal, una Sociedad anónima, en la que los principales accionistas -Serra y los Real de Asúa- representaban además los intereses de aquellos, quienes, de esta forma, siguieron penetrando en el tráfico colonial protegido¹⁹.

Otro de los armadores es Fidel Oleaga Mac-Mahón, residente en Liverpool donde regentaba una casa de comercio de su propiedad, quien hipotecará a la sociedad W.H. Ross & Co. tres buques por una cantidad de 574.790 pesetas, la cual se asegurará en uno de los casos el control de los ingresos del buque²⁰. En 1878 realizará una segunda hipoteca sobre tres embarcaciones con el *Liverpool Commercial Banking Co. Ltd.* "en garantía colateral de su cuenta corriente" para garantizar una mayor seguridad a su establecimiento²¹.

José M^a Martínez de las Rivas, una de las grandes figuras de la industrialización de Vizcaya, va a recurrir en sus inicios a este mecanismo de financiación para adquirir sus primeros buques. En concreto, compra a *The Somorostro Iron Ore Co.* de Manchester -de la que Martínez Rivas era el apoderado en Bilbao- los vapores *Fay* y *Somorostro* que automáticamente son hipotecados en garantía del préstamo que la citada compañía le ha otorgado para su compra²².

296-297.

¹⁹ No deja de ser "sospechoso" que cuando el naviero Elizaga cancele en 1891 las hipotecas de sus buques tomadas por la casa inglesa *White & Co.*, José Serra y Dionisio Madariaga Real de Asúa ejerzan como representantes de esta y además, acaban adquiriendo los buques para su compañía, GONZÁLEZ ECHEGARAY (1968), pp. 35 y ss.; y OSSA ECHABURU (1969), p. 189, coinciden en señalar a estas dos compañías como "inglesas en bandera española".

²⁰ En las primeras hipotecas se fija un interés del 6% anual. Sin embargo, en la hipoteca de la barca *Matilde*, esta se entrega con todos los accesorios correspondientes a las 4/5 partes y la totalidad de los fletes netos que dicho buque devengare. Ver AHPV, Protocolos, Leg. 6315 (1876), fol. 55v...

²¹ AHPV, Protocolos, Leg. 6321 (1878), fols. 631 y ss.
²² Ibidem, Leg. 6315 (1876), fols. 1053 y ss.

En los años ochenta hay dos armadores que representan la práctica totalidad de las hipotecas registradas, Dionisio Tomás Elizaga y Manuel M^a Arrólegui. Elizaga realiza entre 1877 y 1885 seis hipotecas con *William White* y *John Hawkes Genn*²³ por un valor de 2.776.227 pesetas (un 12,2 por 100 del capital total). Todas ellas se otorgan como garantía del préstamo recibido de *White* y otros para pagar parte o la totalidad de un buque y tienen las mismas disposiciones, comprometiéndose el prestatario a que "interin no le satisfaga el referido préstamo e intereses, faculta a dichos Señores *William White* y *Francis Muir* para que sin otra autorización puedan percibir los beneficios que correspondan a las relatadas cincuenta y una sesenta y cuatroavas partes de la mencionada nave los cuales les servirán como intereses del mencionado capital ... cualquier siniestro avería o pérdida total o parcial que sucediera a dicho vapor no estará obligado el prestatario a responder de nada ni por nada", lo que suponía, pues un control total de la explotación del buque por los británicos como se viene a indicar al final señalando que Dionisio T. de Elizaga "está conforme en dejar en manos de los hipotecarios ... el manejo del expresado vapor incluyendo el cobro de intereses, rendimientos de cuentas y demás operaciones". La venta del buque tampoco podía ser realizada sin el consentimiento de aquellos²⁴. A la vista de estas cláusulas parece probable que Elizaga, en realidad, sólo fuera el testatario de los ingleses a cambio de una participación minoritaria en cada buque que oscilaba entre el 12,5 y el 22 por 100. En 1891 Elizaga canceló las cinco hipotecas que tenía sin amortizar²⁵ y vendió los respectivos buques a la *Línea de Vapores Serra*, cuyos Directores eran también los apoderados de *White* y *Genn* en Bilbao, operación que se parecía más a un cambio de titulares que a una compraventa de buques.

²³ Aunque en el Apéndice junto a *White* aparecen individuos como Samuel Sillit o *William Williamson* estos siempre cedían, tras la protocolización de la hipoteca, su participación por la suma de 1 £ a *John Hawkes Genn*. Ver Registro Mercantil (RM), Libro de Buques (LB) I, Hoja 81, fols. 252-255; H. 83, fol. 259; H. 79, fols. 246-247; H. 82, fols. 256-258.

²⁴ Hipoteca del vapor *San Judá*, ver RM, LB I, H. 82, fols. 256-258. Las disposiciones son idénticas en las seis hipotecas otorgadas: ver Ibidem, Hojas 79-83 y para el *Nuevo Ponce* AHPV, Protocolos, Legajo 6327 (1879), fols. 129-132.

²⁵ La del vapor *Nuevo Ponce* se canceló en 1883, año en el que se vendió en el extranjero. Ver RBCM.B, Lista 5ª, T. I, fol. 98.

Manuel M^a Arrótegui adquiere entre 1879 y 1890 doce

buques -empleados en el tráfico con Cuba y retorno hacia Inglaterra²⁶- mediante otras tantas hipotecas otorgadas a la firma John Glynn & Sons por una cantidad global de 9.354.786 pesetas (el 41,1 por 100 del total). Todas ellas se emiten en garantía de los préstamos otorgados por la firma británica a Arrótegui para la compra de los buques, el cual "cede a favor de los Señores John Glynn & Sons como intereses del citado préstamo, la ganancia que el citado buque hipotecado produzca y al mismo correspondan, siendo de dichos señores todos los gastos necesarios para la buena conservación del buque el seguro a riesgo marítimo y todos los demás así como también las pérdidas que pudieran ocurrir sin que les quepa el menor derecho a reclamar contra el dicho Don Manuel María de Arrótegui"²⁷. Da la impresión de que la hipoteca es una mera transferencia de propiedad. De hecho algunos de estos buques acabarán siendo vendidos en 1898 -precisamente cuando el tráfico protegido había dejado de existir- a la compañía inglesa *The Atlantic & Eastern Steamship Co.*, de la que John Glynn & Sons eran los Administradores²⁸.

En resumen, parece evidente que una de las fuentes de financiación que los navieros vascos encontraron para adquirir modernos vapores no se encontró en Bilbao, ni siquiera en España, sino en Inglaterra. A la espera de una investigación más exhaustiva en curso de realización no parece, sin embargo, arriesgado señalar que, cuando menos, el capital extranjero financió una tercera parte de la moderna

flota de vapores de Bilbao entre 1860 y 1890. La participación de los navieros vascos y los capitalistas ingleses en la propiedad de los buques hipotecados podía variar ampliamente aunque, en líneas generales, estos últimos controlaban la parte mayoritaria. En cualquier caso todos se vieron beneficiados. Los navieros vascos empleando la ventaja comparativa que el derecho diferencial les concedía en determinados tráficos para conseguir capital con el que adquirir unos buques que acabarían por ser suyos. Los ingleses encontrando una vía para penetrar en unos mercados de los que hasta entonces se habían visto excluidos.

²⁶ *Información sobre las consecuencias...* Tomo III, pp. 296-297.

²⁷ Disposiciones de la hipoteca del vapor *Euskaro*, en RM, LB 2, H. 114, fol. 61v. Idénticas para todos los demás buques. Ver AHPV, Protocolos, Legajos 6328 (1880), fols. 631-633, 659-661 y 1027-1029, 1883, primer semestre (sin catálogo), fols. 143-145; 1883, segundo semestre (sin catálogo), fols. 1742-1745; RM, LB 2, Hojas 168-170 y 172, fols. 234-239 y 242-243, respectivamente.

²⁸ Según constaba en el artículo 62 de la constitución de esa Sociedad en fecha 29 de mayo de 1885. Ver RM, LB 2, H. 172, fols. 242-243. Además de los dos buques vendidos a esta compañía, en 1893 se vendió el vapor *Catalán* a Edward Daspher Glynn. Otros vapores como el *Español* o el *Euskaro* fueron también vendidos al extranjero.

BIBLIOGRAFIA.-

- COSTA, J. (1912), *Marina Española o la cuestión de la escuadra*, Madrid.
- COTTRELL, P.L. (1981), "The steamship on the Mersey, 1815-1880: Investment and ownership", en COTTRELL, P.L., y ALDCROFT, D.H., eds., *Shipping, Trade and Commerce. Essays in memory of Ralph Davis*, Leicester University Press, pp. 137-163.
- DAVIS, R. (1978), "Maritime History: Progress and problems", en MARRINER, S., ed., *Business and Businessmen. Studies in Business, Economic and Accounting History*, Liverpool University Press, pp. 169-197.
- FARIÑA GUITIÁN, F. y GONZÁLEZ VIEYTES, L. (1954), *Leyes Marítimas de España. Navegación y transporte marítimo. Tomo 3: Elementos que integran el Transporte Marítimo: puertos, mar, el buque mercante, dotación del buque mercante*, Madrid, Nauillus.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (1988), "Factores técnicos y económicos en el origen de la moderna siderurgia y flota vizcaína, 1880-1899", en FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. Y HERNÁNDEZ MARCO, J.L., eds., *La industrialización del Norte de España (Estado de la cuestión)*, Barcelona, Crítica, pp. 252-272.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, R. (1968), *La Marina Cantabria*, Santander, Diputación de Santander.
- GRAHAM, G.S. (1956), "The ascendancy of the sailing ship, 1850-85", *Economic History Review*, IX, pp. 74-88.
- GREEN, E. (1985), "Very private enterprise: Ownership and finance in British Shipping, 1825-1940", en YUI, T., y NAKAGAWA, K., eds., *Business History of Shipping. Strategy and structure*, The International Conference of Business History 11, University of Tokyo Press, pp. 219-248.
- KRESSE, W. (1985), "The Shipping industry in Germany, 1850-1914", en FISCHER, L.R., y PANTING, G.E., eds., *Change and adaptation in maritime history. The North Atlantic fleets in the Nineteenth century*, Proceedings of the Sixth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, Memorial University of Newfoundland, pp. 149-167.
- NORDVIK, H.W. (1985), "The Shipping industries of the Scandinavian countries, 1850-1914", en FISCHER, L.R., y PANTING, G.E., eds., *Change and adaptation in maritime history...*, Memorial University of Newfoundland, pp. 117-148.
- OSSA ECHABURU, R. (1969), *El Bilbao del Novecientos. Riqueza y poder de la ría (1900-1923)*, Bilbao, Villar.
- PALMER, S. (1985), "The British Shipping industry, 1850-1914", en FISCHER, L.R., y PANTING, G.E., eds., *Change and adaptation in maritime history...*, Memorial University of Newfoundland, pp. 87-114.
- SAGER, E.W. y PANTING, G.E. (1985), "Staple economies and the rise and decline of the Shipping industry in Atlantic Canada, 1820-1914", en FISCHER, L.R., y PANTING, G.E., eds., *Change and adaptation in maritime history...*, Memorial University of Newfoundland, pp. 1-46.
- SCHOLL, L.U. (1985), "Shipping Business in Germany in the Nineteenth and Twentieth Centuries", en YUI, T., y NAKAGAWA, K., eds., *Business History of Shipping. Strategy and structure*, The International Conference of Business History 11, University of Tokyo Press, pp. 185-213.

APENDICE. NOTAS.-

Fuente: Archivo Histórico Provincial de Vizcaya, Protocolos, 1860-1882, Legajos 6270-6345; 1883-1885, 2 tomos por año sin catalogar, 1886, 1 tomo sin catalogar.
 Registro Mercantil de la Provincia de Vizcaya, Libros de Buques, Tomos 1 y 2, 1886-1894.
 Registro de Buques de la Comandancia de Marina de Bilbao, Lista 5ª, Tomo 1, 1861-1887.

Tipo de cambio: Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports. Report of the Trade and Commerce of Bilbao for 1891, nº 1054, p. 9. Para los dos buques de los que desconozco la fecha exacta de la hipoteca, he realizado la conversión a través del promedio del tipo de cambio en el período 1871-1880, década en la que aquella se había realizado.

Notas y abreviaturas:

Columnas Prestamistas y Prestatarios: R., residente.

Columna Cantidad: rs., reales; esc., escudos.

Columna Hipotecas: BG., Bergantín Goleta; B., Bergantín; C., Corbeta; Bc., Barca; V., Vapor.
 # ...): Beatriz, José, Rita, Nieta, Niña y Elvira (81% c.u.); Elena (61%).
 ⊕ Elena (25%), Tomás, Guillermo, Federico; C. Ribadeo, C. Obdulia (2/3).
 * y Nervión (75%).
 † (75%).

Columna Fecha...: 1867* : cancelación hipoteca del vapor Elena.

Columna Destino final:
 + 75%) y Cia. de Navegación La Flecha (25%).
 ∞ naufragó aproximadamente en 1873.

| Año | Prestatario | Ciudad 1 | Prestamista | Ciudad 2 | Cantidad | Pese... | Inte... |
|------|--|----------------|--------------------------------------|--------------|--------------|---------|---------|
| 1861 | Borda, Victoriano | Bilbao | Enrique Puidenot y Cia. | Bayona (Fr.) | 400000 rs. | 100000 | 16,00% |
| 1862 | Arano, Jose Antonio | Bilbao | Nickels, John Thomas | Liverpool | | | |
| 1863 | Borda, Victoriano | Bilbao | Enrique Puidenot y Cia. | Bayona (Fr.) | 900000 rs. | 225000 | 16,00% |
| 1863 | Borda, Victoriano | Bilbao | Enrique Puidenot y Cia. | Bayona (Fr.) | 400000 rs. | 100000 | 16,00% |
| 1867 | Cirión Sustacha, Antonio | Santurce | Cristobal Murrieta y Cia. | Londres | 550000 rs. | 137500 | 6,00% |
| 1868 | Borda Escobal, Victoriano | Bilbao | Julio Gómez y Cia. | Bayona (Fr.) | 100000 pts. | 100000 | 16,00% |
| 1869 | Aguirre, Jose Manuel | Ea | Guillermo Cruickshank & Co. | Glasgow | 36000 esc. | 18000 | 5,00% |
| 1869 | Sanjinés Sobrino y Cia. | Bilbao | Bellamy Hambly, Joseph Arthur | Plymouth | 30000 pts. | 30000 | |
| 1871 | Oleaga Mac-Mahón, Fidel | Bilbao | W.H. Ross & Co. | Liverpool | 250000 pts. | 250000 | 6,00% |
| 1871 | Sampelayo Zuazo, J. Simón | Santurce | White, William & Co. | Liverpool | 2650 £ | 64580 | |
| 1872 | Aguirre, Jose Manuel | Ea | Goyenechea, José Rufo | Burdeos (R.) | 3014 pesos | | |
| 1872 | Fernández Zarza, José | Bilbao | Dutrich, William | Liverpool | 212,5 £ | 5206 | |
| 1874 | Oleaga Mac-Mahón, Fidel | Bilbao | W.H. Ross & Co. | Liverpool | 250000 pts. | 250000 | 6,00% |
| 1874 | Serra Font, José | Bilbao | Bahr, George William | Liverpool | 3750000 pts. | 3750000 | 4,00% |
| 1874 | Serra Font, José | Bilbao | Fletcher, George Hamilton | Liverpool | 4000000 pts. | 4000000 | 4,00% |
| 1874 | Serra Font, José | Bilbao | Nickels, John Thomas | Liverpool | 180000 pts. | 180000 | 4,00% |
| 1875 | Butrón, Antonio | Liverpool (R.) | Hawkes, Sommerville & Co. | Liverpool | 2250£ | 55125 | |
| 1876 | Aguirre, Jose Manuel | Ea | Forrester, D. David | Glasgow | 4500 £ | 112185 | |
| 1876 | Butrón, Antonio | Liverpool (R.) | Hawkes, Sommerville & Co. | Liverpool | 730 £ | 18199 | |
| 1876 | Martínez de las Rivas, José M ^a | Bilbao | The Somorrostro Iron Ore Co.Ltd. | Manchester | 50000 pts. | 50000 | |
| 1876 | Martínez de las Rivas, José M ^a | Bilbao | The Somorrostro Iron Ore Co.Ltd. | Manchester | 225000 pts. | 225000 | |
| 1876 | Oleaga Mac-Mahón, Fidel | Bilbao | W.H. Ross & Co. | Liverpool | 3000 £ | 74790 | |
| 1877 | Eizaga, Dionisio Tomás | Liverpool | White, William y Still, Samuel | Liverpool | 16000 £ | 397920 | |
| 1878 | Eizaga, Dionisio Tomás | Liverpool | White, William y Cockburn, George | Liverpool | 21875 £ | 548187 | |
| 1878 | Eizaga, Dionisio Tomás | Bilbao | White, William y Still, Samuel | Liverpool | 17000 £ | 426020 | |
| 1878 | Oleaga Mac-Mahón, Fidel | Bilbao | Liverpool Commercial Banking Co.Ltd. | Liverpool | | | |
| 1879 | Arrótegui, Manuel M ^a | Liverpool | Glynn, Walter | Liverpool | 20000 £ | 507400 | |
| 1879 | Arrótegui, Manuel M ^a | Liverpool | Glynn, Edward Daspher y Walter | Liverpool | 20000 £ | 507400 | |
| 1879 | Arrótegui, Manuel M ^a | Liverpool | Glynn, Edward Daspher y Walter | Liverpool | 18000 £ | 456660 | |
| 1877 | Albizuri, Fco. Ant. (viuda de) | | White, William y Still, Samuel | Liverpool | 16000 £ | 395680 | |

| <u>Hipoteca</u> | <u>Otras disposici</u> | <u>Fecha...</u> | <u>Destino final</u> |
|---------------------------------------|---------------------------------|-----------------|---|
| V. Simeón (75%) | Préstamo-Compra-Hipoteca | 1864 | |
| V. Rita y Elena (81%). | Préstamo-Compra-Hipoteca | 1867* | +V. Elena vend. en 1879 a Línea Vapores Serra (7... |
| V. Cádiz (75%) | | | |
| V. Tuga. | | 1864 | |
| Bc. Conquistadora | | | |
| V. Galicia (75%). | | 1872 | Vend. 1872 a José Pedrós (Bayona, Francia) |
| Bc. María de C. | | 1874 | |
| C. América (25%) | Hipoteca-Fletes | 1871 | |
| BG. Paasche. Bc. Séptimus (16%) | | 1872 | →BG Paasche vend. al extranjero; Bc. Séptimus na... |
| B. Santaña (75%) | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | |
| Bc. María de C. | | 1875 | |
| BG. Flor de María. | | 1875 | |
| BG. Paasche. Bc. Séptimus. | | 1881 | BG Paasche vend. al extranjero; Septimus naufrag... |
| #V. Sofía, Ana y Gracia(40,5% c.u... | | 1879 | |
| ⊕V. Sofía (37,5%), Ana (50%), El... | | 1880 | |
| V. Gracia (22%) | | 1879 | Vend. 1885 a G.A. Macbeth de Liverpool por 3000 £ |
| C. Paz (75%) | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | |
| Bc. María de C. | | | |
| Bc. Paz (25%). | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | |
| V. Fay. | Préstamo-Compra-Hipoteca | 1881 | |
| V. Somorrostro. | Préstamo-Compra-Hipoteca | 1882 | |
| Bc. Matilde (80%). | Hipoteca-Fletes | | |
| V. Mayagüez (87%) | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | 1891 | Vend. 1891 Línea Vapores Serra. |
| V. Borinquen (87%) | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | 1891 | Vend. en 1891 a Línea de Vapores Serra. |
| V. Nuevo Ponce (87,5%). | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | 1883 | Vend. al extranjero |
| -Bc. Invicta (87,5%), Matilde (80%... | Segunda Hipoteca | 1878 | Invicta naufragó 1877. Nervion pasa a Manila. |
| V. Español. | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | Vend. extranjero 1888 |
| V. Catalán. | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | Vend. en 1893 a Ed. Daspher por 3500 £ |
| V. Asturiano. | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | Baja en 1898 por no existir hace años. |
| V. Puerto Rico. | | 1880 | |

| <u>Año</u> | <u>Prestatario</u> | <u>Ciudad 1</u> | <u>Prestamista</u> | <u>Ciudad 2</u> | <u>Cantidad</u> | <u>Pese...</u> | <u>Inte...</u> |
|------------|----------------------------------|-----------------|--|-----------------|-----------------|----------------|----------------|
| 1877 | Sampelayo Zuazo, J. Simón | Santurce | White, William & Co. | Liverpool | 5596 £ | 138389 | |
| 1880 | Arrótegui, Manuel M ^a | Liverpool | Glynn, John & Sons | Liverpool | 34500 £ | 864570 | |
| 1881 | Arrótegui, Manuel M ^a | Liverpool | Glynn, D. Edward y Walter | Liverpool | 37500 £ | 942000 | |
| 1881 | Eizaga Menchaca, Dionisio T... | Bilbao | White, William y Williamson, William | Liverpool | 25000 £ | 628000 | |
| 1882 | Arrótegui, Manuel M ^a | Liverpool | Glynn, John & Sons | Liverpool | 26000 £ | 666120 | |
| 1883 | Arrótegui, Manuel M ^a | Liverpool | Glynn, John & Sons | Liverpool | 59000 £ | 1511580 | |
| 1883 | Yeves Arana, Eduardo | Bilbao | Forwood, Arthur B., William B. y Thomas B. | Liverpool | 14000 £ | 358680 | 6,00% |
| 1885 | Eizaga, Dionisio Tomás | Bilbao | White, William y Muir, Francis | Liverpool | 15725 £ | 406806 | |
| 1885 | Eizaga, Dionisio Tomás | Bilbao | White, William y Muir, Francis | Liverpool | 14275 £ | 369294 | |
| 1887 | Arrótegui, Manuel M ^a | Busturia | Glynn, John & Sons | Liverpool | 26800 £ | 679916 | |
| 1888 | Arrótegui, Manuel M ^a | Bermeo | Glynn, John & Sons | Liverpool | 14000 £ | 357840 | |
| 1889 | Arrótegui, Manuel M ^a | Bermeo | Glynn, John & Sons | Liverpool | 30000 £ | 783600 | |
| 1890 | Arrótegui, Manuel M ^a | Bermeo | Glynn, John & Sons | Liverpool | 42000 £ | 1104600 | |
| 1890 | Arrótegui, Manuel M ^a | Bermeo | Glynn, John & Sons | Liverpool | 37000 £ | 973100 | |

| <u>Hipoteca</u> | <u>Otras disposici</u> | <u>Fech...</u> | <u>Destino final.</u> |
|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------|---|
| †BG. Carlota (83%). B. Santoña (...) | | 1877 | |
| V. Gallego. | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | Vend.1898 a The Atlantic & Eastern Steamship Co. |
| V. Cubano. | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | Naufragó aprox. en 1892 |
| V. Puertorriqueño (78%) | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | 1891 | Vend. en 1891 a Linea de Vapores Serra |
| V. Murciano. | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | |
| V. Navarro. | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | 1883 | Vend. 1898 a The Atlantic & Eastern Steamship Co. |
| V. Andes. | Sin intereses durante el primer a... | | Baja 1898 por no tener noticias hace años. |
| V. San Juan (80%) | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | 1891 | Vend. en 1891 a Linea de Vapores Serra |
| V. Arecibo (80%) | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | 1891 | Vend. en 1891 a Linea de Vapores Serra |
| V. Eúskaro | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | Vendido en 1903 en Nueva York |
| V. Gaditano | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | |
| V. Palentino | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | |
| V. Madrileño | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | |
| V. Santanderino | Préstamo-Compra-Hipoteca-Fletes | | |