



VALDALISO, Jesús M^a: “Bandera y colonias españolas, navieros y marinos vizcaínos, y capital y comercio británicos. Las navieras anglo-bilbaínas en el último tercio del siglo XIX”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 455-471.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Bandera y colonias españolas, navieros y marinos vizcaínos, y capital y comercio británicos. Las navieras anglo-bilbaínas en el último tercio del siglo XIX*

Jesús M^a Valdaliso

Universidad del País Vasco

«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 últimos años del pasado siglo.»

Ramón de la Sota, 1909¹.

1. INTRODUCCIÓN

En el transporte marítimo la globalización, entendiendo por tal un proceso de integración y unificación de mercados internacionales de bienes y factores, no ha sido un fenómeno reciente: se inició en la segunda mitad del siglo XIX gracias a la difusión de nuevas tecnologías de transporte y comunicación como el buque de vapor, el telégrafo y la radio (que en un principio se conocía como telegrafía sin hilos). Ya en el último cuarto del siglo XIX se puede hablar de un mercado internacional de transporte marítimo relativamente unificado y centralizado en Londres, donde se encuentran los mercados de contratación de carga, buques, seguros e incluso capital más importantes del mundo². No obstante, incluso antes de que tuviera lugar este proceso, había sido bastante común en este negocio otro fenómeno indicativo de la dimensión profundamente internacional de este sector, el de las «banderas de conveniencia». La existencia de banderas o pabellones de conveniencia es casi tan antigua como la propia navegación, aunque el término se popularizó tras la II Guerra Mundial para hacer referencia a los buques que se abanderaban en pabellones como el panameño, liberiano y hondureño, entre otros, con objeto de disfrutar de una menor presión fiscal y un marco menos regulado de relaciones laborales³.

Los orígenes de la flota mercante de hierro y vapor en Bilbao, la más importante de España a principios del siglo XX, deben explicarse, precisamente, a partir de la confluencia de esos dos fenómenos: la integración del mercado internacional de transporte con un centro indiscutible en Londres facilitó el trasvase de capitales, bienes de equipo (en este caso, buques), mano de obra y experiencia empresarial de unos países a otros y, por tanto, el recurso a las banderas de conveniencia. Las primeras compañías navieras bilbaínas de gran tamaño propietarias de una flota de vapores surgieron a partir de los años sesenta y, sobre todo, setenta, del siglo XIX, gracias a la convergencia de intereses de navieros y casas de comercio, corretaje y consignación de Bilbao, Londres y Liverpool: los ingleses proporcionaron vapores mercantes nuevos a los comerciantes y armadores bilbaínos y, a cambio, consiguieron un buque de bandera y tripulación española para penetrar en el tráfico con Cuba, Puerto Rico y Filipinas, colonias donde todavía persistía un derecho diferencial para las banderas extranjeras⁴. Las llamadas navieras anglo-bilbaínas, que

* Una versión preliminar de este trabajo fue presentada en el Congreso VII Centenario de la Villa de Bilbao, celebrado en Bilbao en octubre de 2000.

1. *Revista Bilbao*, 6/2/1909, citado por Emiliano FERNÁNDEZ DE PINEDO: «Factores técnicos y económicos en el origen de la moderna siderurgia y la flota vizcaína, 1880-1899», en Emiliano FERNÁNDEZ DE PINEDO y José Luis HERNÁNDEZ MARCO (eds.): *La industrialización del norte de España*, Crítica, Barcelona, 1988, pp. 278-79.

2. Un resumen sobre esta cuestión en Jesús M^a VALDALISO y Santiago LÓPEZ: *Historia económica de la empresa*, Crítica, Barcelona, 2000, pp. 227-228.

3. S. G. STURMEY: *British Shipping and World Competition*, Athlone Press, Londres, 1962, capítulo IX; y B. N. METAXAS: *The Economics of Tramp Shipping*, Athlone Press, Londres, 1971, capítulo 6.

4. El término de «navieras anglo-bilbaínas» procede de Rafael GONZÁLEZ ECHEGARAY, el primer autor que llamó la atención sobre este fenómeno en *La Marina Cantabra. III. Desde el vapor*, Diputación Provincial, Santander, 1968, pp. 36-39. Rafael OSSA ECHABURU, en su obra *El Bilbao del Novecientos. Riqueza y poder de la ría (1900-1923)*, Villar, Bilbao, 1969, pp. 187-190, también utiliza este término, aunque se limita a citar a González Echeagaray. Posteriormente, Jesús M^a VALDALISO ha estudiado los mecanismos de financiación de estas compañías y los tráficos donde se emplean en: *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, IVAP, Bilbao, 1991, pp. 203-213; y en «La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX», *Revista de Historia y Cultura Naval*, XIII, 49 (1995), pp. 7-37.

tuvieron una activa presencia en el tráfico triangular entre Gran Bretaña, las Antillas y Estados Unidos en el último cuarto del siglo XIX, uno de los tráficos internacionales donde la competencia era más fuerte, constituyen un perfecto ejemplo de la dimensión internacional del negocio marítimo y, en un ámbito más cercano, de los estrechos vínculos que históricamente ha sostenido Vizcaya –y Bilbao en particular– con Inglaterra.

Los objetivos de este trabajo son básicamente dos, describir la organización de estas compañías navieras, sus mecanismos de financiación y los tráficos donde operan sus flotas, y cuantificar en la medida de lo posible su importancia en el conjunto de la flota bilbaína y su participación en el tráfico efectuado entre Gran Bretaña y las colonias españolas. Para ello se han empleado diversos tipos de fuentes, algunas ya utilizadas en trabajos anteriores y otras nuevas: protocolos notariales de Vizcaya, directorios de comerciantes de Bilbao, Londres y Liverpool, informes consulares españoles, británicos y norteamericanos, estadísticas de comercio y navegación españolas y británicas, y revistas extranjeras como el *Lloyd's List*. El artículo tiene tres grandes apartados. El primero describe a sus protagonistas: los navieros vizcaínos y las casas de comercio y corretaje de Londres y Liverpool. A continuación se explicarán los motivos de su asociación, en concreto, la existencia de un derecho diferencial de bandera en las colonias españolas que beneficia a los buques de pabellón español. Por último, se examinarán los tráficos donde se emplean y su importancia para la flota mercante vizcaína.

2. LOS PROTAGONISTAS: COMERCIANTES, NAVIEROS Y CAPITANES VIZCAÍNOS Y CASAS DE COMERCIO, CORRETAJE Y NAVEGACIÓN INGLESAS

Los comerciantes y navieros vizcaínos que constituyeron las navieras anglo-bilbaínas compartían una característica común: todos ellos habían sido propietarios de buques de vela –fragatas, bergantines y corbetas, sobre todo–, que vendieron a finales de los años setenta, adquiriendo en su lugar buques de vapor modernos⁵. En este proceso, recibieron la ayuda técnica, comercial y financiera de casas de comercio, corretaje y navegación de Londres y Liverpool. En algunos casos, como *Olano, Larrinaga & Co.* (y luego *Larrinaga & Co.*), las nuevas compañías tenían su sede central en Inglaterra, y la mayor parte de sus socios y gestores estaban domiciliados allí. En otros, como las sociedades de Serra y los Arano y Real de Asúa, de Arrotegui, de Eizaga, el domicilio central era Bilbao. Finalmente, las casas de Fidel Oleaga y Eduardo Yeves mantenían dos sedes, una en Bilbao y otra en Inglaterra, sin que haya sido posible precisar cuál de ellas era la más importante.

La casa *Olano, Larrinaga & Co.*, que aparece en los directorios comerciales como *Commission Merchants & Ship Chandlers*, fue creada en Liverpool en 1862 por los comerciantes José Antonio de Olano y Ramón Larrinaga y por el capitán Juan Bautista Longa. El primero llegó a esta ciudad en 1860, estableciéndose como comerciante y agente de buques. Larrinaga, por su parte, vino un año más tarde, asociándose con un fabricante de velamen en la firma *Larrinaga & Bertram*, dedicada a esa actividad y a la provisión de buques (*ship-chandling*). Desde el principio la Sociedad compaginó el comercio y la agencia de buques con la explotación de buques propios en el tráfico entre Liverpool y Manila, primero veleros y luego, desde los años setenta, vapores. Uno de los buques de la empresa, el *Buenaventura*, fue el primer vapor español que cruzó el canal de Suez⁶. Desde 1873 a 1879, la empresa transportó el correo y pasaje oficial de España a Filipinas mediante un servicio de línea que salía de Liverpool, tocaba en Barcelona y atravesaba el Canal de Suez rumbo hacia Manila, sin subvención alguna. En 1880 el Estado sacó a concurso por primera vez ese servicio, adjudicándose el Marqués de Campo. *Olano, Larrinaga y Cía.* vendieron al naviero valenciano tres de los buques empleados en esa línea y concentraron el resto en la navegación con Cuba-Puerto Rico y Estados Unidos. No obstante, siguieron vinculados a Filipinas como

5. Según los datos de la lista oficial de buques de enero de 1879, Eizaga era propietario de una goleta; Arrotegui de una fragata y una corbeta; Ramón Larrinaga de un bergantín y dos corbetas; José Antonio Olano de una corbeta; Juan Bautista Longa de una corbeta; Fidel Oleaga de cuatro corbetas y un bergantín-goleta; y Serra y los Arano de varias corbetas. Dirección de Hidrografía, *Relación de los buques de la Marina Mercante Española*, Imprenta de Fortanet, Madrid, 1879.

6. La información sobre Olano, Larrinaga y Longa procede de Roger W. JORDAN: «Larrinaga's of Liverpool», *Sea Breezes*, Febrero 1974, pp. 81-94, y de Ignacio IRABURU y Jesús MARTÍNEZ: *Los cuatro viajes del Palacio de Larrinaga*, Ibercaja, Zaragoza, 2000 (referencias ambas que debo a la atención de José M^a Unsain), y a la amabilidad de D. K. C. Eccles, de la *Liverpool Nautical Research Society*. Véase también G. CHANDLER: *Liverpool Shipping. A Short History*, Phoenix House, Londres, 1960, p. 100; y VALDALISO: *Los navieros vascos*, *op.cit.*, pp. 116-117. A pesar del papel fundador de Longa (natural de Mundaca, como Larrinaga, y cuñado de éste) no consta su presencia en el resto de la documentación manejada, ni en la escritura de disolución de la compañía en 1883. En cualquier caso, la bandera de la compañía –tres manos unidas en rojo sobre fondo blanco– (bandera que la casa Larrinaga mantuvo), representaba a los tres socios de la firma. En la *Relación de los Buques*, figura un Juan Narciso de Olano, domiciliado alternativamente en Liverpool, Greenwich y La Habana, como propietario de dos bergantines, pero desconozco si estaba relacionado con José Antonio.



Miguel de Larrinaga Luzarraga (Liverpool 1873-1948) representa la segunda generación de la casa naviera Larrinaga. Su padre, Ramón de Larrinaga (Mundaka 1827-Liverpool 1888), fue el fundador de Olano, Larrinaga y Cia. que, a partir de 1885, se transformó en Larrinaga y Cia., ambas domiciliadas en Liverpool, aunque propietarias de una flota que navegaba bajo bandera española. Durante la dirección de Miguel la flota de vapores se abanderó, a partir de 1899, bajo pabellón británico, al tiempo que se crearon dos sociedades anónimas, Larrinaga Steamship Co., Ltd., y Miguel de Larrinaga Steamship Co., Ltd.



Buque de Olano, Larrinaga y Cia. en el Canal de Suez (Chabaf). El vapor "Buenaventura" de esta compañía inauguró la primera línea regular de vapores entre España y Filipinas por el Canal de Suez en junio de 1871.

agentes y consignatarios de las navieras españolas que llevaron la línea oficial, el ya citado Marqués de Campo y posteriormente la *Cía. Trasatlántica*⁷.

La empresa se disolvió en 1883, quedando la propiedad de la flota en manos de Ramón Larrinaga. Es muy probable que Olano cobrase su participación mediante las acciones que la antigua firma tenía en la fábrica siderúrgica La Vizcaya. A partir de entonces la empresa pasó a denominarse *Larrinaga & Co.*, simultaneando las funciones de armador, agente y consignatario⁸. No obstante, todavía con la denominación de Olano, Larrinaga y Cía., a la altura de 1885 tenía abanderados en España 10 buques con casi 10.000 toneladas de registro bruto, lo que la colocaba en el octavo lugar de las compañías navieras españolas por tamaño y en el

7. Sobre la contrata de 1879, véase Elena HERNÁNDEZ SANDOICA: «El transporte por mar y la acción del Estado en la España del siglo XIX: Cuba y Filipinas en la concurrencia naviera por la subvención oficial», *Hispania*, XLVII, 167 (1987), pp. 983-85, y Carlos LLORCA BAUS: *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1990, p. 88.

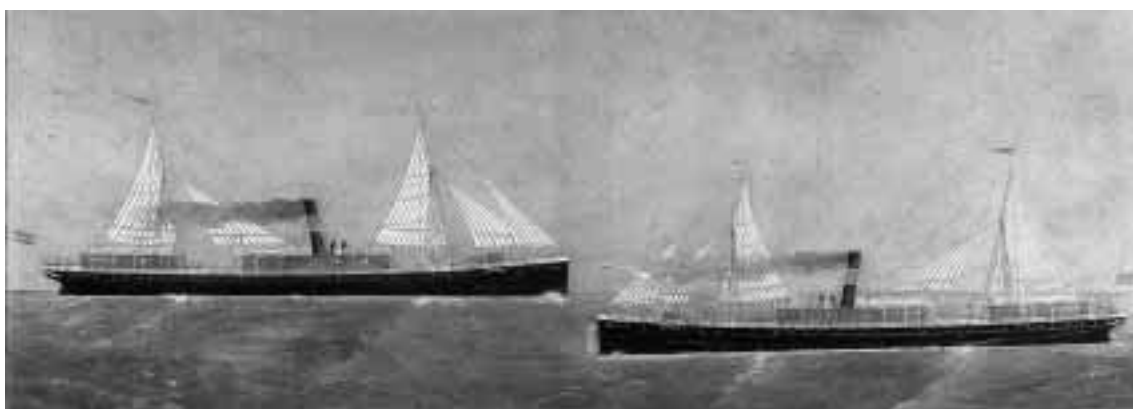
8. VALDALISO: *Los navieros vascos*, op.cit., pp. 116-117.



El "Olano" fue el primer barco de la compañía Olano, Larrinaga y Cia. En 1864-65 realizó el primer viaje a Filipinas al mando de Juan Bautista Longa, también socio de la compañía. Veinte años después de su botadura (1863) el buque desapareció en un naufragio.



Vapor «Victoria», uno de los buques de Olano, Larrinaga y Cia. empleados en el tráfico entre Liverpool y Manila, vía Canal de Suez, con escala en Barcelona. Óleo de William Howard Yorke, 1879. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.



Vapores «Churruca» y «Gravina», buques gemelos de la flota de Olano, Larrinaga y Cia. Gouache de W.S. Todd. Fines del siglo XIX. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.



Palacete decimonónico de los Larrinaga en Mundaka (Bizkaia).



«Villa Asunción», edificio que Miguel de Larrinaga mandó edificar en Zaragoza, localidad natal de su mujer Asunción Clavero. Esta suntuosa construcción, obra de Félix Navarro, utiliza profusamente la iconografía marítima en su decoración.



Alegoría del comercio marítimo y la industria. Frontispicio cerámico de la residencia de Miguel Larrinaga en Zaragoza.

cuarto de las navieras vizcaínas⁹. La nueva empresa, que tenía la mayor parte de sus buques abanderados en España (el resto en Gran Bretaña), mantuvo la línea regular con las Antillas españolas iniciando además otro servicio entre Manchester y Galveston. Su fundador, Ramón Larrinaga, murió en Liverpool en 1888, siendo enterrado en el *Anfield Cemetery* de esta ciudad. Tras la independencia de las colonias españolas, la casa Larrinaga, dirigida desde 1897 por un hijo de aquel, Miguel, mantuvo su línea con Cuba (no así con Puerto Rico) aunque a partir de entonces procedió a abanderar todos sus nuevos buques bajo pabellón británico¹⁰.

Olano, Larrinaga y Longa no fueron los únicos vizcaínos presentes en Liverpool. A la altura de 1869 un directorio comercial señala la presencia, junto a esta casa, de otra firma, *Albizuri, Arrotegui & Co.*, también como *ship-chandlers*. Francisco Antonio Albizuri figura en el anuario del Lloyd's de 1870 como armador de las barcas *Alfredo* y *Amigos* (en ésta asociado a la firma *Hawkes & Co.*)¹¹. En esa década suscribió al menos un préstamo hipotecario con comerciantes de Liverpool para adquirir un buque de vapor, préstamo que canceló su viuda en 1880¹². Pocos años más tarde, en 1874, llegaba un hermano de Ramón Larrinaga a Liverpool, Florentino, haciéndose cargo del negocio de suministros navales y provisión de buques¹³.

En su edición de 1883, el Directorio de Slater da cuenta de la presencia en Liverpool de al menos nueve firmas de vizcaínos dedicadas al comercio, la consignación, la agencia y el corretaje de buques¹⁴. Además de las ya citadas, otra de ellas era la de *Fidel Oleaga y Cía.*, que aparece como uno de los principales exportadores de mineral a principios de la década de 1880 en Bilbao¹⁵, y que en los años setenta suscribió algunos préstamos hipotecarios con individuos y bancos de esta ciudad, sobre todo con la firma *W. H. Ross & Co.* para adquirir algunas corbetas de casco de hierro¹⁶. La presencia de los Oleaga en Liverpool se remonta, cuando menos, a la década de 1850, época en la que Fidel Oleaga regentaba una casa de comercio con su hermano Manuel¹⁷. Otros comerciantes vizcaínos que figuran en ese Directorio son José Fernández Zarza, Dionisio Eizaga o Arrotegui y Soberón, que concertaron en los decenios de 1870 y 1880 préstamos hipotecarios similares a los de Oleaga con casas de Liverpool¹⁸. El recurso al capital inglés para financiar la compra de buques también se dio en otros navieros vizcaínos no establecidos en Liverpool, como Antonio Butrón y Juan Simón Sampelayo¹⁹.

En Londres, algunas casas bancarias y de comercio de origen vasco como Cristobal de Murrieta y Cía. o Mildred Goyeneche se establecieron en la *City* en el decenio de 1840, dedicadas sobre todo a financiar el comercio entre Inglaterra, España y sus colonias. La casa Murrieta llegó a ser propietaria de algunas embarcaciones, además de otorgar préstamos a algunos navieros vizcaínos para financiarles la adquisición de buques²⁰. No obstante, el armador vizcaíno más importante afincado en esta plaza fue Eduardo Yeves, comerciante y naviero que figuraba en 1885 en la lista de las veinte mayores navieras españolas y que también recurrió al crédito hipotecario para adquirir una flota de cuatro buques de vapor, matriculados inicialmente en La Habana y luego trasladados a Bilbao²¹.

Además de los gestores y empleados directos de estas casas navieras y de comercio, habría que añadir un número variable de capitanes mercantes y otros empleados, cuya estancia allí podía ser de dura-

9. A esa flota habría que añadir los dos vapores registrados a nombre de Ramón Larrinaga, con domicilio en Liverpool, véase Jesús M^a VALDALISO: «The Rise of Specialist Firms in Spanish Shipping and Their Strategies of Growth 1860 to 1930», *Business History Review*, 74, 2 (2000), p. 295.

10. *Larrinaga & Co.* continuó en el negocio manteniendo su carácter familiar hasta principios de los años setenta, cuando fue vendida a una naviera griega, véase JORDAN: «Larrinaga's of Liverpool», *op.cit.*, pp. 85 y ss.; e IRABURU y MARTÍNEZ: *Los cuatro viajes del Palacio de Larrinaga*, *op.cit.*, p. 118.

11. *Lloyd's Register of Shipping*, 1870/71.

12. Archivo Histórico de Protocolos de Vizcaya (AHPV), Escrituras de Marina de Vizcaya 1880 (6328), n^o 111, fols. 457-459.

13. Con anterioridad, Florentino había sido capitán de algunos buques de la casa *Olano, Larrinaga y Cía.* desde mediados de los años sesenta, véase IRABURU y MARTÍNEZ: *Los cuatro viajes del Palacio de Larrinaga*, *op.cit.*, p. 43. Tanto Juan Bautista Longa como Florentino Larrinaga abandonaron Liverpool estableciéndose nuevamente en Vizcaya, donde invirtieron en un buen número de negocios navieros, bancarios y mineros. Juan Bautista Longa en la *Cía. Bilbaina de Navegación* y su hijo León Longa Larrinaga en la *Cía. Marítima Unión* y el Banco de Comercio, entre otras, sociedades ambas en las que coincidió con Florentino Larrinaga, que también fue uno de los socios constituyentes de La Polar de Seguros y miembro del Consejo de Administración del Banco de Bilbao, Registro Mercantil de Vizcaya, Libro de Sociedades n^o 11, Hoja 505; Libro 14, Hoja 677; Libro 5, Hoja 219; y Libro 16, Hojas 830 y 850.

14. Véase Apéndice.

15. Julio LAZÚRTEGUI y Víctor LARREA: *Merchant's and Shipmaster's Practical Guide to the Port of Bilbao*, Juan E. Delmas, Bilbao, 1882, pp. 10-11.

16. VALDALISO: *Los navieros vascos*, *op.cit.*, p. 210.

17. Fidel y Manuel Oleaga eran hijos de un naviero bilbaíno que operó en la carrera de Filipinas, Mamerto Oleaga, y actuaron de corresponsales para comerciantes y navieros españoles, entre ellos la casa Ignacio Fernández de Castro, cuya flota se empleaba en el tráfico con Filipinas y las Antillas, M^a C. CÓZAR: *Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa naviera gaditana*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1998, pp. 100 y 103.

18. José Fernández Zarza, AHPV, Escrituras de Marina de Vizcaya 1876 (6315), n^o 152, fols. 827-831. Sobre Arrotegui e Eizaga, véase más adelante.

19. VALDALISO: *Los navieros vascos*, *op.cit.*, pp. 208-209.

20. Angel BAHAMONDE y José CAYUELA: *Hacer las Américas. Las elites coloniales españolas en el siglo XIX*, Alianza, Madrid, 1992. La casa Murrieta financió en 1867 la adquisición de la barca *Conquistadora* a Antonio Cirián, marino de Santurce, AHPV, Escrituras de Marina de Vizcaya 1867 (6289), n^o 37, fols. 124-125. En la *Relación de Buques*, de 1879, la casa Murrieta figura como propietaria de una fragata y una corbeta, ambas abanderadas en Bilbao.

21. AHPV, Escrituras de Marina de Vizcaya, 1883, 2^o semestre, n^o 284, fols. 1857-63. Sobre el traslado de los buques de La Habana a Bilbao, véase Registro de Buques de la Comandancia de Marina de Bilbao (RBCMB), Lista 5^a, Tomo 1, fols. 153, 154 y 173. La posición de Yeves dentro de la flota mercante española se ha obtenido de VALDALISO: «The Rise of Specialist Firms», *op.cit.*, p. 295.

ción variable. ¿Cuáles son las razones de la abundante presencia de vizcaínos en Londres y, sobre todo, en Liverpool? Para empezar, en ambas ciudades hubo una notable presencia de comerciantes hispano-antillanos desde mediados de los años cuarenta del siglo XIX, dada su condición de principales puertos de entrada de los productos antillanos para el mercado británico y europeo²². Por ello, es bastante probable que muchos capitanes y comerciantes vizcaínos emigrasen a estas plazas donde, aprovechando su conocimiento de la lengua española, se empleasen como auxiliares o empleados de las casas de comercio –hispano-antillanas o británicas– en sus negocios con las Antillas y Filipinas.

El nuevo gobierno de corte liberal establecido en España con la Gloriosa promovió un cambio institucional de gran envergadura en el transporte marítimo que realzó el papel y la importancia de esos comerciantes y capitanes vizcaínos en Inglaterra. En síntesis, la nueva legislación sintetizada en dos decretos ley de 1868 abolió el derecho diferencial de bandera, excepto para los puertos de las colonias españolas, e introdujo una mayor libertad para los empresarios a la hora de contratar factores de producción (mano de obra, buques y capital). Ahora se permitía importar libremente buques de todo tipo del extranjero y, también, la hipoteca de las embarcaciones tanto a ciudadanos españoles como a extranjeros²³. Pues bien, aunque existían precedentes anteriores, lo cierto es que gracias a estos cambios legislativos comenzaron a constituirse en Bilbao sociedades de navegación equipadas con una flota de buques de vapor nuevos financiados con créditos hipotecarios aportados por comerciantes y armadores británicos.

De todas ellas sobresalen las creadas por tres navieros, José Serra, Manuel M^a Arrotegui y Dionisio Tomás Eizaga, que absorbieron el 88 por 100 del capital prestado. El principal receptor de capital en el decenio de 1870 fue José Serra y Font, hijo de un destacado naviero barcelonés, José Serra Calsina, que al menos desde el decenio de 1860 explotaba una línea de vapores entre Barcelona y Liverpool²⁴. En 1874, ya residiendo en Bilbao, hipotecó un total de 13 vapores y dos corbetas por una cantidad cercana a los 8 millones de pesetas, a un interés del 4 por 100, a George W. Bahr, George H. Fletcher, y John T. Nickels, todos ellos comerciantes y navieros de Liverpool²⁵. En 1879 y 1880, Serra y los hermanos Real de Asúa, unos de los principales exportadores de vinos de Bilbao²⁶, junto con otros socios (algunos de los cuales, como José Antonio Arano, ya habían recurrido al préstamo de John T. Nickels en los años sesenta), cancelaron las hipotecas anteriores y crearon, respectivamente, las compañías *Línea de Vapores Serra* y *Cía. de Navegación La Flecha*. En la primera G. W. Bahr, uno de los antiguos prestamistas, es nombrado asesor del Director de la empresa, José Serra, y «representante de los accionistas que tal vez residieren en el extranjero»; en la segunda, el asesor es Thomas Hughes Jackson, naviero de Liverpool²⁷. Además de esta función de asesoría, lo cierto es que los antiguos prestamistas llevaron la agencia y consignación de los buques de ambas empresas en Liverpool: Bahr para la línea entre la ciudad del Mersey y los puertos españoles; y Fletcher y Nickels para el servicio entre Liverpool y Cuba²⁸. A la altura de 1885, *La Flecha* y la *Línea de Vapores Serra* ocupaban, respectivamente, el tercer y el quinto lugar en el ranking de las veinte mayores navieras españolas²⁹. La *Línea de Vapores Serra* adquirió, en 1891, la flota de Dionisio Tomás Eizaga cuando éste canceló las hipotecas de sus buques³⁰. En 1899 tuvo lugar una reorganización de esta compañía, a la que no debió ser ajena la división producida un año antes en la firma *Bahr, Behrend & Co.*, por la cual Gordon Ross, uno de los socios, dejaba la empresa llevándose todo el tráfico con España. Se constituyó una nueva *Línea de Vapores Serra* en la que entraron como nuevos socios Manuel M^a Arrotegui y su hermano Nicolás, Pedro Larrañaga, el nuevo director de la compañía, y Walter L. Nikels, comerciante de Liverpool e hijo de uno de los antiguos prestamistas de la

22. Como han demostrado BAHAMONDE y CAYUELA: *Hacer las Américas*, op.cit., pp. 66-85,

23. Sobre esta legislación, véase VALDALISO: *Los navieros vascos*, op.cit., pp. 91-92, 97-98 y 318.

24. La filiación de José Serra y Font aparece en el RBCMB, Lista 5^a, Tomo 1, fol. 14, en la inscripción de la Corbeta *Obdulia* en la matrícula de Bilbao en 1865, copropiedad de José Serra y Calsina y Gregorio Albizuri. El primero cedió su participación a su hijo en 1868, quien acabó haciéndose con la parte de Albizuri tres años más tarde. Sobre Serra y Calsina, véase J.A. S. Y M. Ll.: *El Consultor. Nueva Guía de Barcelona. Libro de grande utilidad para los vecinos y forasteros, y sumamente indispensable a todos los que pertenecen a las clases mercantil e industrial*, Establecimiento tipográfico de Narciso Ramírez, Barcelona, 1863, pp. 100-102. Según el Presidente del Centro Naval Español en 1879, José Ricart Giralt, la compañía de Serra y Calsina era otra naviera que encubría los intereses del capital inglés, véase VALDALISO: *Los navieros vascos*, op.cit., p. 205.

25. AHPV, Escrituras de Marina de Vizcaya, 1874 (6310), n^o 96, fols. 351-356; n^o 97, fols. 341-348 y n^o 98, fols. 333-338. *Fletcher & Co.* era una casa naviera mientras que *Bahr, Behrend & Co.* era una firma de *brokers* especializada en buques españoles y escandinavos. Desde finales de los cincuenta ambas empresas explotaban sendas líneas regulares entre Liverpool y puertos españoles, véanse Chandler, *Liverpool Shipping*, pp. 82-83, y P. L. COTTRELL, «Liverpool Shipowners, the Mediterranean, and the Transition from Sail to Steam During the Mid-Nineteenth Century», *Research in Maritime History*, 2 (1992), p. 202.

26. LAZÚRTEGUI y LARREA: *Merchant's and Shipmaster's*, op.cit., p. 12.

27. AHPV, Notario Calixto de Ansuategui, 1^o cuatrimestre 1879 (E.B. 6324), fols. 961-976, para la *Línea de Vapores Serra*; y Notario Calixto de Ansuategui, 1880 (6328), n^o 56, fols. 241-243, y n^o 241, fols. 1043-1064, para la *Cía. de Navegación La Flecha*. La referencia de Jackson, en *Board of Trade* 108/136, 1874, h. 151.

28. La información procede de los *London Customs Bill of Entry* para 1880 y 1890. Véase también, *Parliamentary Papers (PP)*, Reports, *Commercial* n^o 17 (1885), Part V, Report by Consul-General Crowe on the Commerce and Agriculture of the Island of Cuba for the Years 1883 and 1884, pp. 663-64.

29. VALDALISO: «The Rise of Specialist Firms», op.cit., p. 295.

30. VALDALISO: *Los navieros vascos*, op.cit., pp. 209-210.

empresa. La nueva compañía estableció una delegación en Liverpool, regentada por Nikels y Ross, bajo la razón de *Serra Steamship Co.* La reorganización de la *Cía. de Navegación La Flecha* tuvo lugar en 1894: la nueva empresa pasó a denominarse *La Flecha* y los Jackson controlaron el 40 por 100 del capital³¹.

En el decenio de 1880 los dos principales receptores de capital fueron Manuel M^a Arrotegui y Dionisio Tomás Eizaga, que ocuparon los puestos cuarto y undécimo, respectivamente, en la lista de las veinte mayores compañías navieras españolas en 1885. Es bastante probable que el primero, al igual que Olano y Larrinaga, se estableciera en la década de 1860 en Liverpool, siendo uno de los socios de la firma de *ship-chandlers Albizuri, Arrotegui & Co.*³². A la muerte de Albizuri, ocurrida antes de 1880, Arrotegui se unió a Enrique Soberón, de origen asturiano aunque nacido en Liverpool, apareciendo en 1883 como *Ship-chandlers and Ship-store merchants* y comerciantes³³. Entre 1879 y 1890 Arrotegui adquirió 12 buques que sirvieron una línea entre Liverpool y Cuba y Puerto Rico, La Bandera Española, haciendo escala a la ida en Santander. La agencia de los buques era llevada en Liverpool por la casa *Hawkes & Sommerville* y en Cuba por *Avendaño y Cía.*³⁴. El prestamista, por un valor total superior a los 9 millones de pesetas, fue la casa *John Glynn & Sons*, a los que Arrotegui cedía, en concepto de intereses,

«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 Arrotegui»³⁵.

Glynn & Sons estaba constituida por D. Edward Glynn y Walter Glynn, y llevaba una línea entre Liverpool y puertos del Mediterráneo. Más tarde explotó algunos vapores con el nombre de *The Atlantic and Eastern Steam Shipping Co.*³⁶. Algunos de los buques de Arrotegui fueron vendidos a una firma de los Glynn en 1898, una vez que Cuba y Puerto Rico se habían independizado de España y la ventaja del pabellón español en ese tráfico había dejado de existir³⁷. No obstante, con los buques restantes Arrotegui mantuvo esta línea, aunque servida desde Bilbao.

Dionisio T. Eizaga, que también aparecía en los Directorios de comercio de Liverpool como corredor y agente marítimo, suscribió entre 1877 y 1885 seis hipotecas con William White y John Hawkes Genn por un importe cercano a los tres millones de pesetas. Eizaga tenía una participación, variable, en cada buque de entre el 12 y el 22 por 100. Como sucedía con las hipotecas suscritas por Arrotegui, los prestamistas eran los encargados del manejo del buque, «incluyendo el cobro de intereses, rendimientos de cuentas y demás operaciones»³⁸. La flota de Eizaga, conocida con el nombre de *La Puertorriqueña*, explotaba un servicio regular entre Liverpool y Puerto Rico, con escala en Santander. Sus agentes en Liverpool eran *White, Forman & Co.*³⁹. En 1891, como ya se ha indicado, vendió toda su flota al grupo naviero de Serra y los Real de Asúa.

Hasta aquí la descripción de los principales protagonistas. Sin embargo, ¿cuál era el motivo de la asociación tan estrecha entre los comerciantes y navieros bilbaínos y sus colegas británicos? Para los primeros, disponer de capital barato para adquirir una flota de vapores moderna y de las redes comerciales británicas; para los segundos, obtener unos buques de bandera y tripulación española para sortear el derecho diferencial de bandera que pesaba en los puertos de las colonias sobre los pabellones extranjeros.

3. LAS NAVIERAS ANGLO-BILBAÍNAS: ENTRE EMPRESAS MIXTAS Y PABELLONES DE CONVENIENCIA

El Derecho diferencial de bandera se estableció en el Arancel de 1825 con el objeto de impulsar la reconstrucción de la flota mercante española. En síntesis, consistía en un recargo sobre el valor de las mer-

31. VALDALISO: *Los navieros vascos*, op.cit., pp. 213-214.

32. *The Commercial Directory of Liverpool, and Shipping Guide*, Pascoe & Co., Liverpool, 1869. Manuel M^a Arrotegui y Francisco Antonio Albizuri aparecen como socios en la corbeta de casco de hierro *Alfredo*, inscrita en Bilbao en 1865, Comandancia de Marina de Bilbao, Registro de Buques, Lista 5^a, Tomo 1, fol. 19.

33. Véase Apéndice. La información sobre Soberón procede de GONZÁLEZ ECHEGARAY: *La marina cántabra*, op.cit., p. 38.

34. *PP, Reports, Commercial n° 17 (1885), Part V, Report by Consul-General Crawe on the Commerce and Agriculture of the Island of Cuba for the Years 1883 and 1884*, pp. 663-64.

35. VALDALISO: *Los navieros vascos*, op.cit., p. 211.

36. En 1922 se fusionó con la compañía MacAndrews, que explotaba una línea entre Gran Bretaña y puertos españoles, véase CHANDLER: *Liverpool Shipping*, op.cit., pp. 89-90.

37. VALDALISO: *Los navieros vascos*, op.cit., pp. 211-212.

38. VALDALISO: *Los navieros vascos*, op.cit., pp. 210-211.

39. GONZÁLEZ ECHEGARAY: *La marina cántabra*, op.cit., p. 37.

cancias descargadas en puertos de España y sus colonias que llegasen en pabellones extranjeros. Desde 1841 en adelante el recargo medio osciló entre el 20 y el 30 por 100, aunque para algunas partidas como los cueros y algodones fue muy superior. El derecho diferencial fue uno de los factores que permitió la recuperación y el crecimiento de la flota de veleros española en los decenios de 1830 a 1850. No obstante, desde mediados del siglo XIX la flota española comenzó a perder cuota de mercado en el transporte de su propio comercio exterior. Equipada con buques caros, más pequeños y densamente tripulados, por lo tanto con costes laborales unitarios más elevados, la marina mercante española estaba perdiendo el transporte de las mercancías más pesadas y voluminosas, aquellas que tenían un bajo valor unitario y en las que, precisamente por ello, el recargo de bandera representaba una cantidad insignificante sobre el flete final. La legislación liberal de 1868 abolió el derecho diferencial de bandera, excepto para las colonias, y reservó la navegación de cabotaje para el pabellón español⁴⁰.

El cabotaje y la navegación con las colonias representaron durante los decenios de 1870 y 1880 los tráficos más importantes para la flota mercante española. Dentro del tráfico colonial, sin duda el más importante fue el efectuado con las colonias antillanas. El tráfico con las Filipinas era mucho menor y su volumen fue reduciéndose con rapidez a lo largo de estas décadas. El derecho diferencial de bandera nunca tuvo, además, demasiada efectividad en ese tráfico puesto que la mayor parte de la carga se llevaba en pabellón inglés hasta Singapur o puertos cercanos y allí se embarcaba en buques españoles para entrar en Manila con los beneficios de la bandera. Tras la abolición del derecho diferencial en los puertos de aquel archipiélago, decretada en 1879, el tráfico entre España y Filipinas quedó prácticamente reducido al realizado por la línea oficial servida por la *Cía. Trasatlántica*⁴¹.

En el caso de la navegación con las Antillas, el tipo de tráfico y buque experimentaron un cambio radical de una década a otra. En los años setenta los veleros españoles continuaron empleados en los mismos tráficos que servían desde hacía varias décadas: la salida de puertos del Cantábrico –Santander y Bilbao, sobre todo– con harinas y conservas hacia Cuba y Puerto Rico, desde donde se volvía con productos coloniales; desde los puertos mediterráneos se partía con vino y frutos secos hacia el Río de la Plata, allí se cargaba tasajo rumbo a las plantaciones de Brasil o las colonias, y la vuelta se hacía con azúcar y coloniales o bien, se llevaba azúcar a Estados Unidos, o se iba en lastre, y allí se cargaba algodón, maderas u otros productos para los puertos españoles. Pero la creciente competencia del buque de vapor en esos tráficos, el descenso de la demanda de tasajo y el recargo impuesto en Estados Unidos al pabellón español explican que, desde mediados de los años setenta, la situación fuera cada vez más difícil para los veleros españoles. Los armadores catalanes, muy conscientes de la importancia del tráfico colonial, solicitaron en la Información naviera de 1879 la asimilación del comercio entre España y las colonias a la navegación de cabotaje, así como el mantenimiento del derecho diferencial para las importaciones del resto de países. La Ley de Relaciones Comerciales de 1882 sancionó las reclamaciones de los navieros catalanes, además de impulsar un crecimiento considerable del comercio directo entre las colonias y la metrópoli. En estos mismos años se crearon varias compañías de vapores que iniciaron un servicio regular entre España, Cuba y Puerto Rico y los Estados Unidos. Sin embargo, ninguna de ellas, con la excepción de Pinillos y las líneas subvencionadas, pudo mantener ese servicio de forma continuada. En 1884 España y Estados Unidos acordaban la asimilación de banderas en el tráfico entre Antillas y Estados Unidos y que benefició más a los buques norteamericanos que a los españoles. En los años siguientes esa medida se hizo extensiva a otros pabellones (el francés y alemán a los pocos meses, el británico en 1886). Si en 1880 las tres cuartas partes de las importaciones procedentes de Estados Unidos llegaban en buques nacionales, siete años más tarde esa participación se había reducido al 29 por 100⁴². En lo que respecta a las exportaciones, como señalaba el cónsul español en Baltimore en 1889: «parte de las exportaciones de la Península, tales como vino, aceite, jabón de Castilla, pasas y otras frutas secas, vienen vía Londres o Liverpool, y á veces el Havre, para ser desembarcadas en Nueva York»⁴³.

Para muchos armadores españoles, el tráfico con América quedaba, por tanto, reducido al tráfico con las colonias, de ahí la intensa presión de éstos desde 1887 en adelante con el objeto de evitar que los

40. Sobre esta cuestión, véase VALDALISO: *Los navieros vascos*, *op.cit.*, pp. 91-94; y «La flota mercante española», *op.cit.*, pp. 7-8.

41. Véase Pedro ESTASÉN: *El comercio y la marina mercante española. Informe sobre las consecuencias que ha producido la reforma arancelaria del sr. Figuerola*, Imprenta de los Sucesores de N. Ramírez y C^a., Barcelona, 1880, pp. 67-68; y *La Reforma Arancelaria*, Tomo II, pp. 159 y 290-91. Un informe comercial norteamericano de 1877 indicaba que muchos de esos pequeños vapores encargados de transferir la carga desde los puertos de Hong Kong y Singapur pertenecían a casas extranjeras, «although the vessels are nominally owned by Spanish subjects», *American State Papers (ASP), House of Rep., 45th Congress, 2nd Session*, Doc. n^o 102, 1878, p. 833.

42. VALDALISO: «La flota mercante española», *op.cit.*, pp. 11-15 y 17. Véase también, Pablo ALZOLA: *Relaciones comerciales entre la Península y las Antillas*, Imprenta Viuda de M. Minuesa de los Ríos, Madrid, 1895, pp. 35-42.

43. *La Reforma Arancelaria y los Tratados de Comercio. Información escrita de la Comisión creada por Real Decreto de 10 de octubre de 1889*, Madrid, 1890, Tomo V, p. 75.

buques extranjeros fuesen admitidos en igualdad de condiciones en ese tráfico⁴⁴. Adviértase que el mantenimiento del derecho diferencial en Cuba y Puerto Rico otorgaba una ventaja insuperable al pabellón español, con escasas excepciones, no sólo en el tráfico directo con España, sino en el de importación con terceros países (véase cuadro 1).

Cuadro 1. Derecho diferencial de bandera en Cuba (pesos por tonelada de registro)

| | Española | Extranjera | Diferencia (en %) |
|--|----------|------------|-------------------|
| Entrada con carga y salida con carga | 1,30 | 2,35 | 80,8 |
| Entrada con carga y salida en lastre | 1,30 | 2,30 | 76,9 |
| Entrada en lastre y salida con carga | 1,00 | 2,00 | 100,0 |
| Entrada con carbón (= o > al ton. de registro) | 0,00 | 0,50 | - |
| Entrada con carbón (< ton. de registro) | | | |
| – por tonelada de carbón | 0,00 | 0,50 | - |
| – por tonelada no empleada en ese cargo | 0,62 | 1,50 | 141,9 |
| Entrada con carbón y otras mercancías | | | |
| – por tonelada de carbón | 0,73 | 1,35 | 84,9 |
| – por cada tonelada restante | 1,35 | 2,35 | 74,1 |

Fuente: *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. Tomo I: Derecho diferencial de bandera*, Imprenta de Manuel Minuesa de los Ríos, Madrid, 1879, p. 336.

El vice-cónsul británico en la isla de Cuba, así lo reconocía, indicando en su memoria de 1880-82 que

«owing to the heavy differential flag duties, British vessels are almost completely shut out from carrying to Cuba any but the cheapest class of cargoes, such as coal and lumber, the former principally from England and the latter from British colonial or American ports»⁴⁵.

En efecto, como veremos en el siguiente apartado, la bandera española acarrió todo el tráfico de importación de carga general procedente de Gran Bretaña. Los únicos buques de bandera británica que llegaron con carga a las Antillas españolas en estos años fueron canadienses, que traían carbón y madera, productos de baja relación valor/peso, a los que el derecho diferencial apenas afectaba⁴⁶. Desde el final de la Guerra de Secesión en Estados Unidos y durante el decenio de 1870, la flota de vela canadiense se empleó masivamente en los puertos del sur de los Estados Unidos y del este de América del Sur, donde la difusión del vapor no era tan rápida y donde, aprovechando sus bajos costes, podían competir con los vapores en el transporte de algunas mercancías como el carbón y la madera⁴⁷. Aunque su importancia como fuente de empleo para la flota canadiense queda por evaluar, el tráfico de exportación de madera y carbón a Cuba y Puerto Rico sería una variante de esa «*southern alternative*» de los veleros canadienses en su lucha contra el vapor. Los veleros canadienses salían de sus puertos de origen en otoño cargados con patatas, pescado y madera y pasaban los meses de invierno empleados en el tráfico entre Cuba y los Estados Unidos, llevando azúcar y trayendo madera, retornando a casa antes del verano⁴⁸.

La otra cara de ese fenómeno fue que la existencia de ese derecho diferencial constituyó un poderoso incentivo para que los armadores y comerciantes británicos que comerciaban con las Antillas intenta-

44. Véase VALDALISO: «La flota mercante española», *op.cit.*, pp. 17-18. También, *La Reforma Arancelaria*, Tomo II, p. 43 (contestación de Fomento de la Producción Nacional); y pp. 283 y 289 (contestación de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona).

45. *Parliamentary Papers PP, Reports, Commercial*, n° 14 (1883), Part III, p. 430; y también *PP, Commercial*, n° 43 (1880) (*Trade Reports*), Part VII, p. 1790.

46. *PP, Accounts & Papers, LXXIII, 1878, Commercial Reports, Part I*, p. 219.

47. L. R. FISCHER y H. W. NORDVIK: «The Southern Alternative: Canadian and British Shipping and the Port of Charleston 1863-1912», en C.G. REYNOLDS (ed.): *Global Crossroads and Global Seas*, Missoula, Montana, 1988, pp. 91-102. En 1887, el cónsul británico en Nueva Orleans explica el declive de la bandera británica en el puerto de Pensacola porque los navieros británicos, ante el fuerte descenso de los fletes, vendieron sus buques de vela a noruegos y suecos, quienes tomaron el relevo de los primeros en el transporte de madera, *PP, Diplomatic and Consular Reports, Annual Series n° 270 (1888)*, pp. 19-20.

48. *PP, Diplomatic and Consular Reports, Annual Series n° 1356 (1894)*, p. 6. Sobre los tráficos de la flota canadiense, de manera general, véase K. MATTHEWS: «The Canadian Deep Sea Merchant Marine and the American Export Trade, 1850-1890», en D. ALEXANDER y R. OMMER (eds.): *Volumes not Values. Canadian Sailing Ships and World Trades*, Memorial University of Newfoundland, St. John's, 1979, pp. 197-243.

sen sortearlo a través de un mecanismo muy conocido y empleado en la navegación marítima, el recurso a la bandera de conveniencia. El Cónsul británico en Cuba ya señalaba en su memoria de 1873 que los efectos del derecho diferencial eran dos:

«1. No Manchester, or Glasgow, or Sheffield goods are brought here, except under the Spanish flag; and 2, in order to do this, fictitious paper of ownership are made up, and numbers of ships and steamers are really owned in England by British subjects (most of such vessels being registered in Liverpool), but have Spanish papers, and sail under Spanish colours. These vessels bring most of the English manufactures to Cuba»⁴⁹.

El hecho fue, desde luego, conocido tanto en los medios diplomáticos y comerciales británicos como en los españoles y norteamericanos, como lo evidencian los numerosos testimonios aportados por comerciantes y miembros del cuerpo consular de estos países. En todos los casos se reconocía que la existencia de estos pabellones de conveniencia se debía al intento de los comerciantes y navieros británicos de sortear el derecho diferencial⁵⁰. El mecanismo empleado por éstos para disponer de buques de bandera española fue original: aportaban a los armadores vizcaínos el capital necesario para la compra del buque a cambio de una hipoteca sobre el mismo. El prestamista asumía la dirección y la explotación del buque (así como su seguro), haciéndose cargo de los beneficios y/o pérdidas del mismo. Además, el prestatario no podía enajenar el buque sin recibir el consentimiento de aquél. La fórmula jurídica empleada era, desde luego, más sencilla y flexible que la creación de una sociedad mercantil⁵¹. Arrotegui, Eizaga y antes que ellos otros navieros menos importantes financiaron la adquisición de sus flotas de esta manera. En el caso de las dos navieras del grupo Serra, las hipotecas se cancelaron previamente a la constitución de dos sociedades anónimas con las cláusulas ya descritas, lo que induce a pensar que la representación de los socios ingleses se efectuó a través de otro mecanismo⁵².

Ahora bien, ¿quiere eso decir que las navieras anglo-bilbaínas fueran exclusivamente unas «firmas tapadera» de los comerciantes y navieros ingleses, limitándose a aportar la tripulación? Salvo en el caso de Eizaga –probablemente el más ajustado a esta descripción, aunque tenía una participación en todos los buques– en todos los demás la impresión es que hubo una especie de asociación mutuamente interesante para ambas partes. Tanto las navieras del grupo Serra, como *La Bandera Española* de Arrotegui continuaron en el negocio entre 1886 y 1890 (mientras duró la asimilación de la bandera británica), y después de la pérdida de las colonias y con las hipotecas de los buques canceladas. Por otra parte, hubo otras navieras de este tipo que, o no recurrieron al capital inglés, como *Olano, Larrinaga y Cía.*, o si lo hicieron, como en los casos de Fidel Oleaga y Eduardo Yeves, los ingleses actuaron meramente como prestamistas, sin hacerse con el control de sus buques. Adviértase que el precio del dinero en España era bastante más caro que en Inglaterra y en un sector capital-intensivo como era el transporte marítimo este factor tenía una gran importancia⁵³.

4. LOS TRÁFICOS: ENTRE EL MERSEY, LA HABANA Y NUEVA ORLEÁNS

Los informes consulares españoles y extranjeros de la época señalaban también que, con la excepción de *Olano, Larrinaga y Cía.*, cuyos buques también operaban en el tráfico con Filipinas, las navieras anglo-bilbaínas ofrecían un servicio regular entre Inglaterra y las colonias de Cuba y Puerto Rico. Las mercancías transportadas eran carga general y productos manufacturados británicos hacia las colonias, azúcar antillano para los puertos de Estados Unidos y algodón o cereales de Estados Unidos para Inglaterra⁵⁴.

49. *PP, Accounts & Papers, Vol. LXVII (1873), Part II*, p. 481. Véase también *PP, Accounts & Papers, Vol. LXVI (1871)*, p. 742, y *Vol. LXXIII, 1878, Part I*, p. 219.

50. Algunos de ellos pueden verse en VALDALISO: *Los navieros vascos, op.cit.*, pp. 205-206. Véase también ALZOLA: *Relaciones comerciales, op.cit.*, p. 40. Los ingleses también utilizaron este medio para penetrar en la navegación de cabotaje, reservada en exclusiva a la bandera española. El Cónsul de España en Liverpool, al relacionar los vapores de bandera española que salían/entraban de ese puerto en 1889, sólo mencionaba como compañías españolas a la *Trasatlántica* y a *Larrinaga y Cía.*, el resto eran buques operados por «Fletcher y Compañía», «Flickols y Compañía» (sin duda se refiere a Nickels), «Hawkes y Compañía», «Bahr, Behrendgs y Compañía», y «M^a Andrews y Compañía», *La Reforma Arancelaria, Tomo V. Memorias Diplomáticas y Consulares*, p. 195.

51. Para el conjunto de las hipotecas navales suscritas por los navieros vascos con prestamistas extranjeros entre 1860 y 1890, los préstamos descritos supusieron el 54 por 100 del total, el resto eran préstamos hipotecarios donde se fijaban plazos de amortización y tipos de interés, véase VALDALISO: *Los navieros vascos, op.cit.*, p. 208.

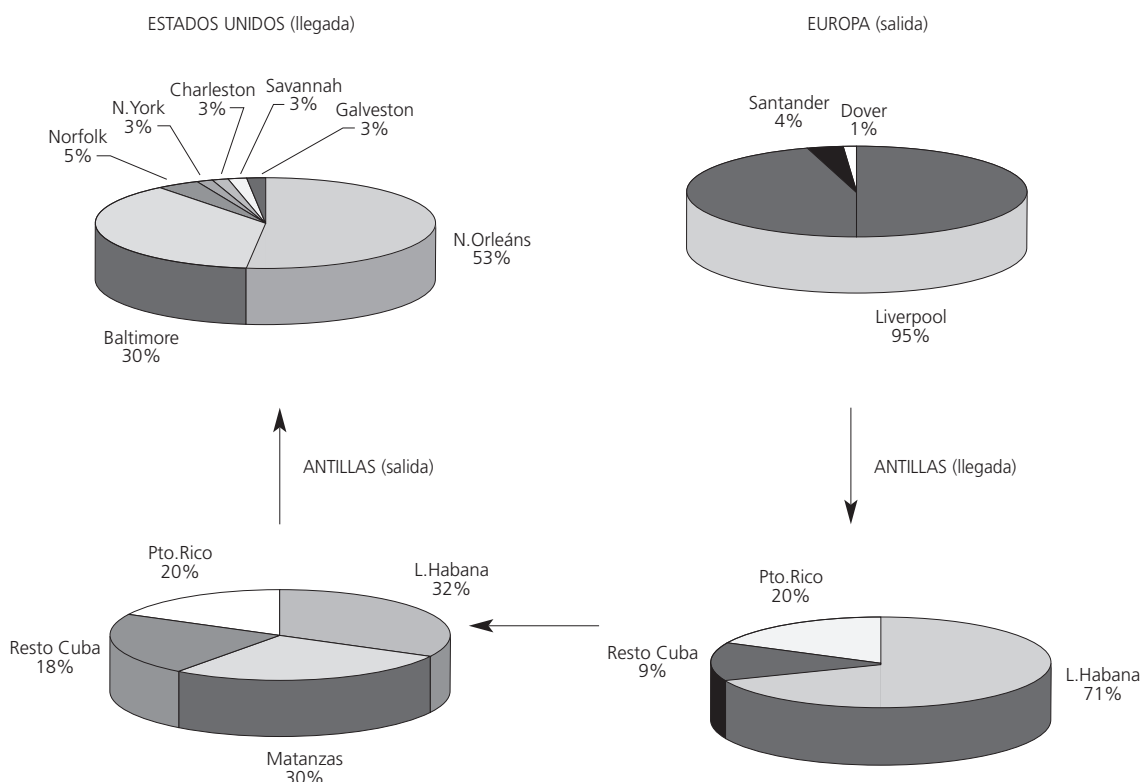
52. Véase lo indicado en el apartado anterior de este artículo.

53. A la altura de 1867 el naviero Fernando de Aguirre señalaba que el capital costaba en España un 8 por 100, «cuando en el extranjero no alcanza sino el 4 o 4 1/2 por 100 de interés», VALDALISO: *Los navieros vascos, op.cit.*, p. 206.

54. Además de los testimonios citados en este trabajo, véase VALDALISO: *Los navieros vascos, op.cit.*, pp. 107 y 206.

La consulta del *Lloyd's List*, un semanario británico que viene publicándose desde 1734 hasta nuestros días y que contiene información comercial general y los movimientos de una gran cantidad de buques británicos y extranjeros (siempre que toquen las islas británicas), permite reconstruir las singladuras de los buques de las navieras anglo-bilbaínas⁵⁵. En la figura 1 presento las singladuras de 19 buques en 1880 pertenecientes a las compañías *Línea de Vapores Serra, Cia. de Navegación La Flecha, La Bandera Española, Olano, Larrinaga y Cia.* y a *Dionisio T. Eizaga*, con un total de 81 viajes. Como se puede apreciar, las navieras anglo-bilbaínas efectuaban un tráfico triangular: salían de Liverpool con carga general hacia las Antillas, sobre todo La Habana; una vez descargada, se tomaba azúcar en otros puertos de la isla o se iba en lastre hacia puertos norteamericanos, donde se embarcaba algodón (en Nueva Orleáns, Charleston, Savannah y Galveston), o cereales, petróleo y otras mercancías (en Baltimore, Norfolk y Nueva York) que constituían la carga de regreso para Liverpool.

Figura 1. El tráfico triangular de las navieras anglo-bilbaínas en 1880.

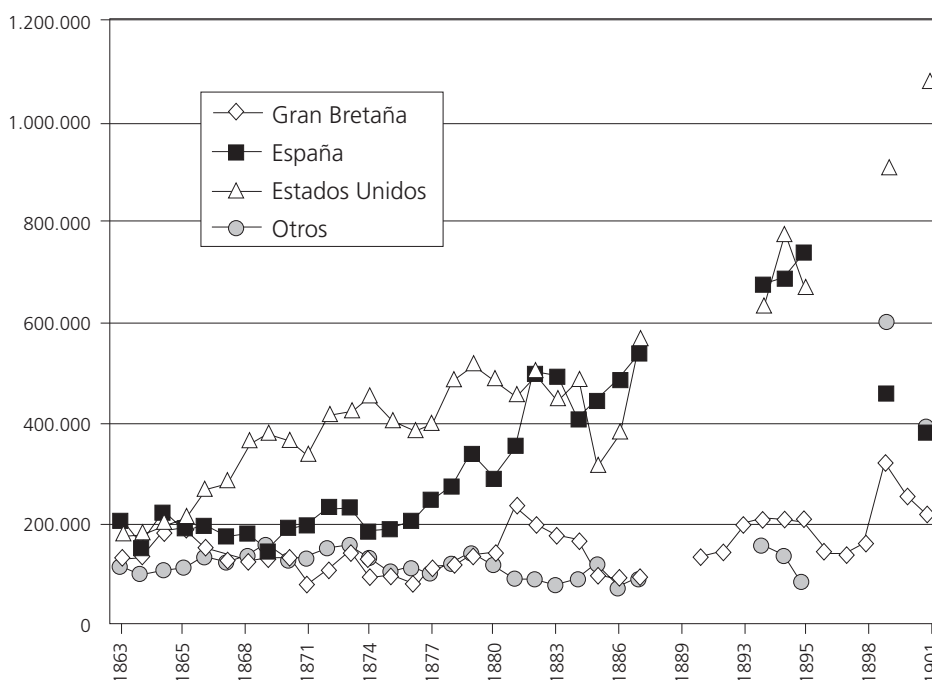


Fuente: elaboración propia a partir del *Lloyd's List* de 1880. La lista detallada de los buques con sus singladuras y los métodos de elaboración pueden consultarse en VALDALISO, «La flota mercante española», *op.cit.*, Apéndices 1 y 3 y cuadros 5 y 8, respectivamente.

Los cónsules británicos resaltaron de forma reiterada que las navieras anglo-bilbaínas habían logrado incrementar notablemente la presencia de la bandera española en los puertos de Cuba y Puerto Rico a costa de la bandera británica. Como se puede ver en el gráfico 1, que muestra la navegación de entrada en La Habana entre 1862 y 1901 distinguiendo los pabellones más importantes, la bandera española fue la que experimentó un crecimiento más rápido entre 1875 y 1896, disputando en muchos años de los decenios de 1880 y 1890 el primer puesto a la de Estados Unidos. Como se demostrará más adelante, las navieras anglo-bilbaínas controlaron la mayor parte del tráfico de salida de Gran Bretaña para estas colonias en el último cuarto del siglo XIX.

55. Para una descripción más detallada de la fuente, véase VALDALISO: «La flota mercante española», *op.cit.*, pp. 19-20.

Gráfico 1. Navegación de entrada en La Habana por banderas, 1862-1901 (Toneladas de arque)



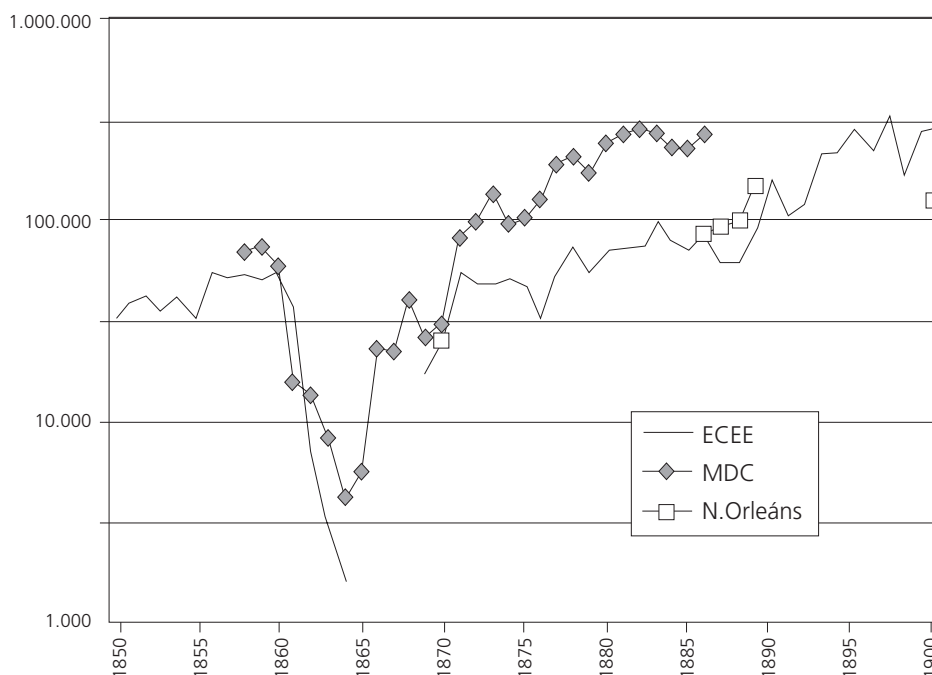
Fuente: Informes consulares británicos.

El tráfico triangular efectuado por las navieras anglo-bilbaínas permite explicar otro fenómeno, el incremento de la presencia de buques de bandera española en los puertos del Golfo de México y la costa este de Estados Unidos durante los decenios de 1880 y 1890. Éste era un hecho destacado por los informes de los cónsules británicos y españoles en ese país y que, paradójicamente, al menos a priori, contrastaba con el declive de la participación de la bandera española en el comercio directo entre España y Estados Unidos en esos mismo años. Como se puede observar en el gráfico 2, desde 1870 en adelante las cifras de tonelaje español salido de Estados Unidos hacia España, proporcionadas por las *Estadísticas de Comercio Exterior de España*, comienzan a diverger de forma cada vez más acentuada de las cifras totales de salidas del pabellón español de aquel país, dadas por los cónsules españoles en Estados Unidos; en otras palabras, que un número creciente de buques de bandera española salieron de Estados Unidos hacia puertos no españoles. En los años ochenta las diferencias ya son más que considerables: utilizando las fuentes citadas en el gráfico 2, la media anual de los buques nacionales entrados en España procedente de puertos norteamericanos durante el periodo 1880-1886 es de 75.000 toneladas, frente a las 246.000 del total de buques españoles salidos de esos puertos; por lo tanto, un 70 por 100 del tonelaje español se dirigió a puertos no españoles. Ese mismo porcentaje es el que ofrecen los datos proporcionados por el cónsul español en Nueva Orleans para el ejercicio de 1888/89⁵⁶. Las cifras de los cónsules españoles se ven corroboradas por las que ofrecen sus colegas británicos: sólo el tonelaje entrado en Nueva Orleans durante los años de 1886 a 1889 superaba claramente al salido de todos los puertos norteamericanos para España en esos mismos años; durante los años ochenta y noventa, la flota mercante española fue la tercera en importancia en puertos como Nueva Orleans, Baltimore, Norfolk, o Newport News, por detrás de la británica o la norteamericana⁵⁷.

56. Las diferencias no parecen deberse al empleo de unidades de medición diferentes, véase VALDALISO: «La flota mercante española», *op.cit.*, p. 18. Los datos del cónsul español en Nueva Orleans en *La reforma Arancelaria...*, Tomo V, pp. 91-92.

57. Los datos proporcionados por el cónsul inglés en Nueva Orleans se refieren al tonelaje entrado, pero eso no altera las conclusiones que se derivan de esa comparación. Adviértase que la inmensa mayoría de la flota norteamericana en Nueva Orleans se dedicaba al cabotaje, por lo que de tener en cuenta únicamente el comercio exterior, la posición de la flota mercante española ascendería al segundo lugar. Además de las referencias indicadas en el gráfico 2, véase para Baltimore, Norfolk o Newport News, *PP, Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, 1886, n° 20, 1887, n° 94, 1898, n° 2082, 1901, n° 2567.

Gráfico 2. La bandera española en los puertos de Estados Unidos, 1850-1900 (toneladas de arque)



Fuente: ECEE, Estadísticas de Comercio Exterior de España, buques españoles entrados en España procedentes de Estados Unidos. MDC, Memorias Diplomáticas y Consulares, XIII (1888), Nueva York, pp. 190-91. Nueva Orleans: PP, Account & Papers, Vol. LXV (1871); Diplomatic and Consular Reports, Annual Series, 1887, n^o 92; 1888, n^o 290; 1889, n^o 465; 1899, n^o 2206; 1901, n^o 2558.

Que una parte del tonelaje mercante español que visitaba los puertos norteamericanos debía emplearse en otros tráficos era evidente para el cónsul de España en Liverpool en 1889:

«... Los buques que hacen viajes periódicos a y de Cuba y Puerto Rico, ya toquen o no la Península, ordinariamente llevan cuando van tan poca carga, que muy bien podría transportar la de cinco o seis uno sólo. Lo que les sostiene es que de retorno comienzan su viajes desde los puertos de Cuba al de Nueva York, generalmente cargados de azúcares y recorren otros puertos de los Estados Unidos, donde toman, casi siempre para Liverpool, algodón, granos y ganado. Sin este auxilio les sería muy difícil continuar...»⁵⁸.

Las navieras anglo-bilbaínas no sólo incrementaron la presencia del tonelaje español en los puertos de Cuba y Puerto Rico a costa del británico, también acabaron controlando la mayor parte del tráfico de salida de Inglaterra hacia estas colonias. En 1865, siguiendo las estadísticas de navegación publicadas regularmente por el *Board of Trade* británico, la bandera británica era la mayoritaria en la navegación efectuada con España y sus colonias. La abolición del derecho diferencial de bandera en la navegación de gran cabotaje incrementó la presencia de la bandera británica en la navegación con España. Sin embargo, en lo que respecta al tráfico de salida de Gran Bretaña hacia Cuba-Puerto Rico y Filipinas, más importante cuantitativamente que el de entrada, desde mediados de los años setenta la bandera española se convirtió en el pabellón hegemónico hasta finales del siglo⁵⁹. *Olano, Larrinaga & Co.* era la compañía que controlaba el tráfico entre Gran Bretaña y Filipinas, recalando en puertos españoles, donde recogía el correo hacia el archipiélago, por cuyo transporte recibía una subvención. La firma abandonó este servicio tras la pérdida de la contrata oficial, concentrándose en el tráfico entre Gran Bretaña y Cuba y Puerto Rico⁶⁰. La mayor parte de este último tráfico estuvo, desde el decenio de 1880 en adelante, en manos de las navieras anglo-bilbaínas: además de la ya citada, las dos empresas del grupo Serra, y las flotas de Arrotegui y Eizaga. El

58. *La Reforma Arancelaria*, Tomo V, pp. 195-96.

59. Los porcentajes no varían al consultar los datos suministrados por los cónsules españoles. Véase VALDALISO: «La flota mercante española», *op.cit.*, p. 26, donde se indica la estructura de la navegación en 1888.

60. *ASP, House of Representatives, 45th Congress, 2nd Session, Doc. n^o 102, Report upon de Commercial Relations of the United States with Foreign Countries for the Year 1877 (1878), Philippine Islands*, p. 833.

comercio directo fue creciente hasta finales de los años 80 pues estas compañías lograron transportar mercancías que llegaban a Liverpool procedentes del Norte de Europa. La asimilación de banderas en el comercio antillano, firmada inicialmente entre España y Estados Unidos en 1884, permitió que estos buques no se viesan gravados con el derecho diferencial a su entrada en puertos norteamericanos. Su aplicación a otros países europeos en los años siguientes acabó con el privilegio de las navieras vizcaínas pero no con su hegemonía en este tráfico. En 1887 ya funcionaba una línea directa entre Glasgow-Liverpool y Cuba bajo bandera británica, sin embargo la participación de la bandera española en la navegación de salida de Gran Bretaña apenas varió o incluso aumentó (véase cuadro 2). La bandera británica continuó llevando carbón a las islas o, en el caso de la flota canadiense, madera y carbón de puertos de América del Norte.

Cuadro 2. Navegación entre Gran Bretaña y España y sus colonias, 1865-1910
(toneladas de arqueo y %)

| | España | | | Cuba y Puerto Rico | | | Filipinas | | |
|----------------|---------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| | Bandera británica | Bandera española | Otras banderas | Bandera británica | Bandera española | Otras banderas | Bandera británica | Bandera española | Otras banderas |
| <i>Entrada</i> | | | | | | | | | |
| 1865 | 217.458 (63,3) | 59.735 (17,4) | 66.147 (19,3) | 105.187 (60,5) | 35.241 (20,3) | 33.440 (19,2) | 18.041 (78,2) | 0 (-) | 5.066 (21,8) |
| 1870 | 375.019 (70,5) | 83.760 (15,8) | 73.166 (13,8) | 107.916 (49,8) | 31.673 (14,6) | 77.271 (35,6) | 17.351 (56,5) | 8.070 (26,3) | 5.272 (17,2) |
| 1875 | 489.833 (75,0) | 108.556 (16,6) | 54.823 (8,4) | 44.625 (31,9) | 47.503 (34,0) | 47.776 (34,1) | 24.453 (49,4) | 14.740 (29,8) | 10.297 (20,8) |
| 1880 | 1.654.858 (84,7) | 158.622 (8,1) | 139.324 (7,1) | 6.666 (12,0) | 25.781 (46,5) | 22.978 (41,5) | 27.946 (37,5) | 26.263 (35,2) | 20.395 (27,3) |
| 1885 | 1.737.368 (82,2) | 254.313 (12,0) | 122.082 (5,8) | 3.812 (8,4) | 23.831 (52,8) | 17.502 (38,8) | 15.924 (33,7) | 18.285 (38,7) | 13.091 (27,7) |
| 1889 | 2.288.590 (86,4) | 289.696 (10,9) | 71.800 (2,7) | 1.293 (9,0) | 7.615 (52,7) | 5.534 (38,3) | 45.491 (55,6) | 28.551 (34,9) | 7.738 (9,5) |
| 1895 | 2.144.774 (77,9) | 447.656 (16,3) | 160.807 (5,8) | 2.637 (21,6) | 3.225 (26,4) | 6.349 (52,0) | 64.480 (63,1) | 29.510 (28,9) | 8.146 (8,0) |
| 1900 | 2.104.485 (59,5) | 906.105 (25,6) | 528.727 (14,9) | 927 (24,3) | 0 (-) | 2.881 (75,7) | 23.591 (39,2) | 33.885 (56,3) | 2.707 (4,5) |
| 1910 | 1.575.110 (50,6) | 776.841 (25,0) | 757.869 (24,4) | 84.127 (75,6) | 20.614 (18,5) | 6.508 (5,8) | 22.166 (41,3) | 28.546 (53,2) | 2.947 (5,5) |
| <i>Salida</i> | | | | | | | | | |
| 1865 | 271.522 (57,8) | 70.053 (14,9) | 128.245 (27,3) | 135.625 (59,3) | 29.697 (13,0) | 63.494 (27,7) | 5.351 (29,6) | 801 (4,4) | 11.903 (65,9) |
| 1870 | 379.138 (66,2) | 90.430 (15,8) | 10.071 (18,0) | 97.507 (42,8) | 51.054 (22,4) | 79.269 (34,8) | 6.149 (39,3) | 5.552 (35,5) | 3.932 (25,2) |
| 1875 | 449.032 (67,9) | 121.379 (18,4) | 90.613 (13,7) | 66.844 (32,2) | 67.939 (32,7) | 72.716 (35,0) | 5.847 (35,4) | 9.347 (56,6) | 1.314 (8,0) |
| 1880 | 917.640 (80,6) | 155.648 (13,7) | 64.547 (5,7) | 66.556 (30,9) | 97.866 (45,4) | 51.080 (23,7) | 10.304 (33,9) | 16.069 (52,9) | 3.982 (13,1) |
| 1885 | 854.009 (74,1) | 253.419 (22,0) | 44.510 (3,9) | 36.805 (16,3) | 143.907 (63,9) | 44.476 (19,8) | 8.094 (23,2) | 22.848 (65,6) | 3.902 (11,2) |
| 1889 | 1.101.933 (76,6) | 285.478 (19,8) | 51.411 (3,6) | 57.355 (20,7) | 208.812 (75,4) | 10.878 (3,9) | 11.110 (25,6) | 32.235 (74,4) | 0 (-) |
| 1895 | 1.342.063 (73,2) | 391.349 (21,4) | 98.964 (5,3) | 50.255 (24,1) | 146.282 (70,2) | 11.743 (5,6) | 3.922 (10,2) | 34.384 (89,8) | 0 (-) |
| 1900 | 764.115 (45,0) | 637.081 (37,6) | 295.583 (17,4) | 13.811 (10,7) | 111.741 (86,4) | 3.796 (2,9) | 5.555 (11,5) | 38.604 (80,2) | 4.006 (8,3) |
| 1910 | 630.485 (39,0) | 561.830 (34,7) | 425.285 (26,3) | 86.291 (58,6) | 51.418 (34,9) | 9.627 (6,5) | 0 (-) | 0 (-) | 16.764 (100,0) |

Fuente: PP, Accounts & Papers, vols. LXVIII (1866), LXIII, Part II (1871), LXXII (1876), LXXXVII (1881), LXIII (1886), LXXII (1890), LXXXII (1896), LXXV (1901), y LXXIX (1911). Las cifras de España no incluyen a Canarias. Entre paréntesis, el porcentaje respecto al total de cada procedencia/destino.

Sin embargo, en términos absolutos, las cifras de navegación experimentaron un descenso, al menos desde 1890 en adelante. Ello se debió a tres factores: a) una sustitución gradual de productos europeos por norteamericanos en el mercado antillano; b) a que la carga del continente que se enviaba a Cuba vía Liverpool comenzó a ser remitida directamente en líneas –españolas y extranjeras– que salían de Bremen, Hamburgo y Amberes; y c) a la competencia de un tráfico indirecto entre Europa y las Antillas, efectuado vía Nueva York. Para hacer frente a la competencia de las nuevas líneas (directas o indirectas), las navieras anglo-bilbaínas se vieron obligadas a ampliar el número de puertos de salida y destino, con objeto de mejorar sus factores de carga, pero ello se tradujo en unos viajes sensiblemente más largos: los 15 o 18 días que tardaban de Liverpool a La Habana se habían convertido en 26 a 36 a finales del decenio de 1880. Algunas navieras norteamericanas comenzaron a absorber parte de ese tráfico vía Nueva York, tardando apenas 15 días. Ante ello, las navieras anglo-bilbaínas redujeron, de forma concertada, los precios para evitar perder ese tráfico⁶¹. A la altura de 1906, un informe comercial de Estados Unidos seguía indicando que el tráfico entre Cuba e Inglaterra estaba en manos de navieras españolas, «although owned in either Liverpool or London», pero que el tráfico indirecto vía Nueva York iba creciendo en importancia a costa del tráfico directo⁶².

La independencia de las colonias españolas acabó, como ya se ha dicho, con los privilegios de la bandera nacional en este tráfico. Aunque algunas de las navieras anglo-bilbaínas introdujeron algunos cambios –Larrinaga & Co. suspendió el servicio a Puerto Rico, La Bandera Española desplazó la cabecera de la línea de Liverpool a Bilbao– mantuvieron inicialmente su posición hegemónica en el mismo, aprovechando su experiencia y su red comercial. En 1900, la bandera española absorbía el 86 por 100 del tráfico de salida de Gran Bretaña a Cuba y Puerto Rico (aunque sin duda este porcentaje, el más alto de todo el periodo, no puede explicarse sin tener en cuenta la guerra anglo-boer, que desvió el empleo de una parte del tonelaje mercante británico)⁶³. A la altura de 1901, y aunque las cifras se refieren a valores, el 59 por 100 de las importaciones de productos británicos en Cuba llegaban en bandera española, y sólo un 15 por 100 en bandera británica. El cónsul británico en Cuba indicaba en su Memoria de 1902 que

«A considerable part of the British merchandise carried in foreign bottoms is brought in Spanish steamers belonging to the Serra, Flecha, Arroategui, and Larrinaga lines, which sail from Liverpool to Cuban ports by mutual arrangement as nearly as possible weekly, thus affording a practically regular though somewhat slow service. The vessels belonging to the first three are partly British owned. In the past year 47 steamers under the Spanish flag belonging to the above four companies, with a gross tonnage of 108,489 tons, cleared from Liverpool to Cuba, either direct or touching at Spanish ports en route, returning by way of the United States»⁶⁴.

No obstante, a la altura de 1910 su cuota de mercado había descendido considerablemente –hasta un 35 por 100– debido a la competencia de otras compañías en este mismo tráfico y a la competencia creciente del tráfico indirecto a través de los puertos de Estados Unidos. Para esas fechas habían dejado de aparecer en los Directorios comerciales de Liverpool⁶⁵. Las compañías del grupo Serra emplearon su flota en el tráfico entre Gran Bretaña y los puertos españoles antes de acabar desapareciendo al final de la I Guerra Mundial. Manuel M^a Arroategui, que había mantenido la línea a Cuba desde Bilbao durante los primeros años del siglo XX, en 1916 ya únicamente disponía de un buque, el *Riojano*⁶⁶. Sólo Larrinaga & Co. quedó como un símbolo de este fenómeno, aunque cada vez más como una compañía inglesa.

5. CONCLUSIONES

Los orígenes de la moderna flota mercante de vapor en Vizcaya, como ya se ha documentado extensamente, se sitúan en los decenios de 1860 a 1880 y en los tráficos de cabotaje y, sobre todo, en el colo-

61. PP, Reports, Commercial n^o 17 (1885), Part V, Report by Consul-General Crawe on the Commerce and Agriculture of the Island of Cuba for the Years 1883 and 1884, p. 643; Diplomatic and Consular Reports, Annual Series n^o 327 (1888), Report on the Trade and Navigation on the Island of Cuba for the Year 1887; y Diplomatic and Consular Reports, Annual Series n^o 1356 (1894), Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Havana for the Year 1893, pp. 5-6.

62. ASP, Monthly Consular and Trade Reports, n^o 311, August 1906.

63. Sobre los efectos de este conflicto en el empleo de la flota británica, véase VALDALISO: *Los navieros vascos*, op.cit., pp. 119-120.

64. PP, Diplomatic and Consular Reports, Annual Series n^o 2909 (1902), p. 26.

65. Ya no aparecen en el *Liverpool Shipping: Who's Who? A Directory of the Shipowning Firms of the Port of Liverpool, with the names of the Directors thereof, chief officials, offices, telephone numbers, telegraphic addresses, services, fleets, &c.*, Charles Birchell Ltd., Liverpool, 1909.

66. La Línea de Vapores Serra y la Cia. de Navegación La Flecha se disolvieron por acuerdo de sus respectivas Juntas Generales (extraordinarias) de 25/9/1919, Registro Mercantil de Vizcaya, Tomo 53, fol. 189, y Tomo 60, fol. 56. En lo que respecta a Arroategui, figura en una relación de líneas marítimas trasatlánticas que tocan el puerto de Bilbao en 1910, Natividad de la PUERTA: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya*, Autoridad Portuaria, Bilbao, 1994, p. 183. La información sobre el buque procede de *Lista Oficial de Buques que componen la Marina Mercante Española*, Madrid, 1916.

nia. Las navieras anglo-bilbaínas fueron protagonistas destacadas de ese proceso, como Ramón de la Sota apuntaba a principios del siglo XX, en la cita que encabeza este artículo. Su nacimiento se explica a partir de la temprana internacionalización del negocio del transporte marítimo que facilitó la transferencia de capitales, buques, mano de obra y experiencia empresarial de unos países a otros y la creación de empresas mixtas y/o el recurso a los pabellones de conveniencia. Con la excepción de *Olano, Larrinaga y Cía.*, el resto de las compañías aquí estudiadas asociaron a navieros y marinos vizcaínos, que pusieron la bandera y la tripulación, con comerciantes y navieros ingleses que aportaron la mayor parte del capital, así como la carga y la red comercial. Entre 1860 y 1890 se suscribieron en Vizcaya 44 hipotecas navales con prestamistas extranjeros que afectaron a 62 buques por un valor total cercano a los 23 millones de pesetas, una cantidad que equivalía al 76 por 100 del valor de los buques importados por Bilbao en ese mismo periodo (en tonelaje, un 69 por 100 del tonelaje mercante importado); el conjunto de la flota financiada por este mecanismo representaba a la altura de 1890 el 39 por 100 de la matrícula bilbaína⁶⁷. Las navieras anglo-bilbaínas fueron también las compañías navieras más importantes de Bilbao hasta finales del siglo XIX. A la altura de 1885, ocupaban los seis primeros puestos de la lista de las diez mayores navieras bilbaínas por tamaño de su flota⁶⁸.

A través del empleo de memorias consulares, estadísticas comerciales y otras fuentes españolas y extranjeras se ha podido demostrar de forma concluyente la participación de estas compañías en un tráfico triangular y, en buena medida, extra-nacional entre Inglaterra y Estados Unidos que tenía como eje las Antillas españolas. Las navieras anglo-bilbaínas fueron las protagonistas principales de la hegemonía del pabellón español en el tráfico de salida de Inglaterra hacia las colonias españolas en los decenios de 1880 y 1890 y del fuerte incremento de la presencia de la bandera española en La Habana y en los puertos más importantes de la costa este de los Estados Unidos en este mismo periodo. En lo que respecta a la importancia del tráfico efectuado por las navieras anglo-bilbaínas respecto a otros tráficos donde operaba la flota mercante vizcaína, baste decir que el tonelaje mercante de bandera española empleado en el tráfico de salida de Inglaterra hacia las colonias españolas en 1880 y 1895 representó un 127 y un 69 por 100, respectivamente, del empleado en el tráfico de salida de Bilbao en esos mismos años.

Apéndice documental: Comerciantes y navieros vizcaínos establecidos en Liverpool hacia 1883

Ship-Chandlers and Ship Store Merchants: Arroategui & Soberon; Eizaga, Dionisio; Larrinaga & Co.; Zarza, J.F. & Co.

Shipowners: Olano, Larrinaga & Co.

Boatbuilders & Shipwrights: Abitua, Juan B. de

Ship Brokers: De Eizaga, D.; Olano, Larrinaga & Co.; Oleaga, Fidel de

Iron Merchants: De Oleaga, F. & Co.

Merchants-General: Arroategui & Soberon; Larrinaga, F. de & Co.; Olano, Larrinaga & Co.; Ybarrondo, Domingo de; Zarza, J. F. & Co.

Fuente: *Slater's Royal National Commercial Directory of North Wales, Cheshire, Shropshire, with a classified Trades Directory of Liverpool*, Isaac Slater, Manchester, 1883.

67. VALDALISO: *Los navieros vascos*, *op.cit.*, pp. 207 y 212.

68. En el conjunto de las diez mayores, tan sólo la *Cía. Bilbaína de Navegación* y José M^o Martínez de las Rivas, en los puestos séptimo y noveno, no eran empresas de este tipo, VALDALISO: «Rise of Specialist Firms», *op.cit.*, p. 295.