

---

**JOSÉ RAMÓN GARCÍA**

**LÓPEZ**, es Doctor en Ciencias Económicas por la Universidad de Oviedo. Catedrático de Historia Económica en la Escuela de Estudios Empresariales de Gijón. Director del Museo Marítimo de Asturias. Autor de varios libros y artículos sobre el sistema bancario español y las remesas de los emigrantes, entre ellos: *Los comerciantes banqueros en el sistema bancario español. Estudio de casas de banca asturianas en el siglo XIX* (1987); *El Banco de Oviedo, 1864-1874* (1989); *Las remesas de los emigrantes españoles en América, siglos XIX y XX* (1992); “El sistema bancario español del siglo XIX ¿Una estructura dual? Nuevos planteamientos y nuevas propuestas” (Revista de Historia Económica, nº 3/1989). Recientemente ha abierto una línea de investigación sobre la marina mercante, habiendo publicado dos libros sobre la *Historia de la Marina Mercante Asturiana, con los subtítulos Apogeo y ocaso de la vela, 1840-1880* (2003) y *Llegada y afirmación del vapor, 1857-1900* (2006), trabajando en la actualidad en la prolongación de este tema al siglo XX.

**Resumen**

Entre las fechas extremas que enmarcan este artículo, se produjeron en Asturias, como en otras regiones, cambios sustanciales en la navegación comercial. Comenzó el período con fuerte crecimiento de la construcción naval en madera y de la marina de la vela, hasta agotar su recorrido a comienzo de los años sesenta, siendo sustituida con rapidez por el nuevo sistema de propulsión por vapor. El cambio técnico trajo consigo mayores inversiones y en consecuencia nuevas formas empresariales y de financiación, así como una especialización de la actividad naviera como rama específica.

En este trabajo se analizan las dos formas de navegación y la transición entre ellas. En particular, de la época de la vela se destaca la notable importancia de la construcción naval regional. En cuanto al vapor, se hace un seguimiento de cada una de las compañías navieras, su estructura organizativa y su evolución.

**Palabras clave:** Construcción naval; marina mercante; transición de la vela al vapor.

**Abstract**

During the period this article deals with, there were many important changes in commercial navigation, not only in Asturias but also in many other regions. The period began in Asturias with the big growth of both wooden and sailing shipbuilding. This growth went on until the beginning of the 1860s, being then displaced by the new steam propulsion system. The technical change caused bigger investments and consequently new management and financing schemes; furthermore, a specialization of commercial navigation as a specific branch of commerce was developed.

In this work both ways of navigation – sailing and steam – are analysed and also the transition process. First of all, the importance of regional shipbuilding is to be stuck out in the sailing period. Secondly, dealing with the steam system a research is made on the companies, their structural bodies and their evolution.

**Key words:** Shipbuilding; merchant navy; transition from sailing to steam navigation.

## La marina mercante asturiana, 1840-1900

José Ramón García López  
Universidad de Oviedo

### 1. La época de la vela, 1840-1880<sup>1</sup>

A mediados del siglo XIX la navegación comercial se realizaba casi únicamente en barcos de vela, que dominaban ampliamente en todo el mundo, tanto en número como en capacidad global de carga. Aunque para entonces hacía ya varias décadas que se había producido la aplicación del vapor a la propulsión de los barcos, la escasa eficiencia técnica de las máquinas -con un gran consumo de carbón que ocupaba buena parte del espacio para carga- hacía que la vela se mantuviera con pleno vigor. Esta situación era válida para los largos viajes transoceánicos, y aún lo siguió siendo durante tres o cuatro lustros, pero en el cabotaje, la vela fue perdiendo posiciones a expensas del incipiente vapor, que ya se mostraba más eficiente en las cortas distancias.

En Asturias, el reducido tonelaje global de buques de vela con que contaba en el medio siglo, aumentó sensiblemente a lo largo de los años cincuenta, incluso más allá de 1857, fecha en que se matriculó el primer vapor. Pero el tiempo de apogeo de la vela fue muy breve, y apenas alcanzado su cenit entró en un fulminante declive. En esta brusca caída tuvo mucho que ver la rápida aceptación del vapor, que arraigó con rapidez favorecido precisamente por esa debilidad de la vela.

---

<sup>1</sup> Este apartado es una síntesis de García López (2003) de donde procede la generalidad del texto, salvo que se indique otra fuente.

[148]

### 1.1. La construcción naval en madera

La matrícula de buques mercantes de vela en los puertos asturianos no se hizo significativa hasta mediados del siglo XIX, y todos esos veleros, y los que vendrían en las décadas siguientes fueron, salvo contadas excepciones (alguna compra de buques de segunda mano), construidos en los astilleros de la región. Así pues, la construcción naval asturiana fue siempre por delante de la actividad naviera, de modo que cuando los comerciantes e inversores de Gijón y Avilés requirieron buques para su explotación, los astilleros asturianos ya estaban en condiciones de suministrarlos.

Los astilleros más importantes de Asturias estuvieron localizados en el extremo occidental: Viavélez y La Linera (Castropol) primero, Navia y El Espín (Coaña) poco después. Su pujanza se explica por la disponibilidad en la zona de buenas maderas de roble, castaño y pino, pero sobre todo por el estímulo que supuso la gran demanda de barcos realizada por las casas de comercio de Antonio de Casas y de Francisco Antonio de Bengoechea, ambas de la localidad lucense de Ribadeo, que en ese tiempo eran sin duda las más importantes de todo el Cantábrico. Los Casas encargaron 18 buques a los astilleros de Viavélez y 7 a los de La Linera, que sumaban en conjunto más de 3.000 toneladas de registro bruto; y los Bengoechea hicieron lo propio con el astillero de La Linera, donde construyeron 28 buques, llegando a tener navegando en 1857 una flota de 16 buques.

La pequeña localidad de Viavélez constituye un caso relevante por la cantidad y tamaño de los buques que en la explanada de su puerto se construyeron. Pero, además, debe destacarse el hecho de que Viavélez no sólo fue un emporio de la construcción naval, sino que también fue escuela de formación de la mayoría de los carpinteros de ribera que, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, ejercieron el oficio en otros puertos asturianos. En El Espín, Navia, Luarca, San Esteban de Pravia, Avilés y Gijón se botaron buques construidos por carpinteros de ribera de Viavélez; en unos casos asentados en esos puertos de manera permanente y en otros desplazados ocasionalmente para la construcción de uno o varios buques. Los nombres de José Ron Presno, José Fernández Ron, la saga de los García Santamarina, los hermanos Alejandro y José Fernández Presno, Patricio Villademoros,... son figuras destacadas de este eficiente colectivo. Si a ellos unimos a los castropolenses José Rodríguez Villameitide, Juan José Fernández Piñeirúa y José Antonio Reguera, tenemos a los maestros carpinteros de ribera que echaron al agua la inmensa mayoría de los buques de vela en Asturias.

Viavélez y La Linera rivalizaron en el número y tamaño de los barcos construidos, y fueron los astilleros asturianos que más buques de carga botaron, contándose entre sus clientes no sólo los citados comerciantes de Ribadeo, sino también armadores de Gijón y Avilés, y de otros puertos del Cantábrico como Bilbao y Santander. En Viavélez se botaron, que tengamos documentado, dos fragatas, seis corbetas, diez bergantines, diez bergantín-goleta, seis goletas, dos polacragoleta, dieciséis pataches, ocho pailebotes, dieciséis quechemarines y un diate, de los que 19 pueden ser considerados buques grandes en el contexto español, por

tener un porte de más de cien toneladas de registro bruto. En La Linera (Castropol) se botaron dieciocho buques de más de 100 Toneladas de Registro Bruto, además de otros 43 de menores dimensiones. A bastante distancia, estaba la producción de los astilleros de Navia-Coaña, Avilés, Gijón y Luarca.

**Cuadro 1**  
**Tonelaje de buques de vela construidos en los astilleros asturianos (TRB)**

	1840-45	1846-50	1851-55	1856-60	1861-65	1866-70	1871-75	1876-80	Total
Viavélez	557	971	1.722	2.153	408	618	656	-	7.085
La Linera	424	888	1.437	721	686	739	404	89	5.388
El Espín-Navia	-	231	693	1.359	234	148	177	95	3.937
Gijón	-	1.035	56	384	37	50	62	-	1.624
Avilés	226	230	-	526	-	-	-	51	833
Luarca	-	-	44	594	72	-	-	-	710
Pto. de Vega	-	-	58	322	-	-	-	-	380
Otros	543	-	-	201	10	-	432	-	1.186
Total	1.750	3.355	4.010	6.060	1.447	1.555	1.731	235	20.143

FUENTE: Libros de matrícula, Lista 1ª, de los puertos asturianos, y de Ribadeo y Vivero; Barreda (1968) y escrituras del notario de Gijón, Pedro Álvarez (AHA).

Cuando hablamos de astilleros, nos referimos a lugares públicos, inmediatos a la mar -la ribera-, donde la botadura pudiera hacerse sin dificultad; generalmente se situaban en los aldeaños del puerto, o en el mismo puerto (téngase en cuenta que la ocupación con frecuencia era temporal), donde los carpinteros de ribera llevaban a cabo la construcción. Por eso en las fuentes documentales, más que nombrar astilleros de un determinado constructor, se reseñan astilleros de las localidades donde se asentaban y los lugares donde los carpinteros usufructuaban de manera más o menos permanente esos espacios<sup>2</sup>. Las instalaciones, cuando las había, eran mínimas y casi siempre sin obra de fábrica (la excepción se cita en la nota 2): un tendejón para trabajar la madera y guardar la herramienta, una fragua para confeccionar algunos herrajes -no en todos los casos-, un foso para el aserra-

<sup>2</sup> Las ubicaciones de los astilleros asturianos estuvieron, como es natural, condicionadas por el entorno. Así, mientras los de Viavélez estaban en la única zona llana del lugar, que era la explanada del puerto (donde, por cierto, se conserva el edificio de secado y trabajo de la madera del que fue el más importante constructor, José Ron Presno), los de la ensenada de La Linera estaban en un entorno rural, en unos terrenos llanos a donde llegaban las mareas vivas.

[150]

do de las quillas y piezas grandes, y poco más. El modelo era similar al de otras regiones<sup>3</sup>.

Como se observa en el cuadro 1, el ciclo de la construcción naval en Asturias fue muy corto, siendo el período más intenso los trece años que van de 1847 a 1859, produciéndose a continuación y súbitamente un auténtico derrumbamiento de la actividad. La competencia del vapor pronto resultó arrolladora, y aunque aún siguieron navegando veleros durante los años setenta y ochenta (y los pataches aún más), los buques de vela se dejaron de construir: los que terminaban sus días por naufragio o desguace no eran reemplazados, y de este modo la construcción cayó en picado a partir de 1859, abriéndose lo que sería su crisis definitiva. Ningún astillero escapó a la ruina, y uno tras otro fueron cerrando o limitando su actividad a la construcción de algún patache o pequeñas embarcaciones de pesca. Ninguno de los astilleros asturianos evolucionó hacia la construcción en hierro<sup>4</sup>, debido sin duda, además del atraso tecnológico del país, a la extraordinaria pujanza de los astilleros británicos, sin competencia en todo el ámbito europeo.

## 1.2. La flota mercante a vela

Si el ciclo de la construcción en madera fue corto en Asturias, el de la navegación a vela no fue mucho mayor. Como hemos dicho, la navegación a vela mercante no tuvo en la región una cierta entidad hasta mediados del siglo XIX, alcanzando su máximo nivel en 1859; pero apenas iniciados los años sesenta su suerte ya estaba echada, pues iba a ser cuestión de poco tiempo el que fuera sustituida por los nuevos barcos de hierro movidos a vapor.

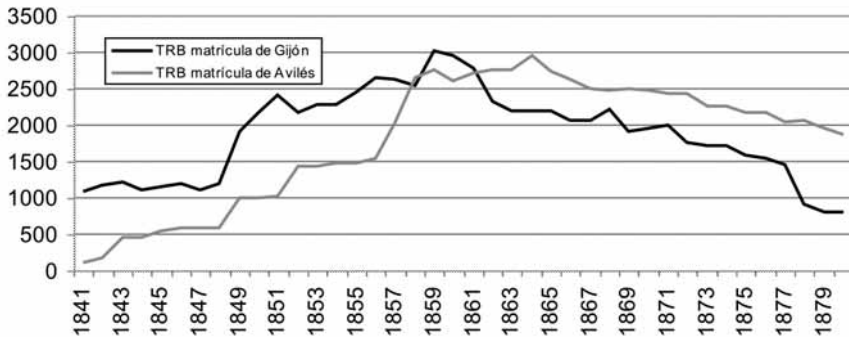
Aunque aquí analicemos la marina asturiana en su conjunto, en el caso de la vela resulta obligado hacer el estudio por puertos, habida cuenta del carácter y cronología de ese tipo de navegación, tan condicionada por el *hinterland* de cada puerto. Este estudio lo haremos basándonos en los libros de matrícula (como es sabido, en todos los puertos había registro de buques, anotándose en la Lista 1ª los mercantes de construcción nacional, que para la etapa de la vela eran prácticamente todos), complementado con las informaciones dimanantes de los protocolos notariales.

---

<sup>3</sup> Situaciones similares parecen haber existido en Cantabria, donde se podían encontrar “astilleros efímeros, ocasionales y permanentes”, Casado Soto (1993), p. 34 y en el País Vasco, donde se construía “en cualquier lugar que cumpliera con las características técnicas necesarias”, Zabala Uriarte (1984) p. 11, como “en los mismos puertos o en sus cercanías, y por lo general con instalaciones bastante precarias en la mayoría de los casos”, Paráis (1998), p. 387. Lo mismo en Cataluña, aunque en este caso, dadas las peculiaridades mediterráneas de escaso flujo intermareal se construía en las playas, Roig (1996), p. 5.

<sup>4</sup> En todo el siglo XIX sólo se construyeron en Asturias dos buques con casco de hierro, los remolcadores Sala (Lista 2ª de Gijón, f. 23) y Grillo [Adaro (1976), p. 778], ambos en Gijón. Tendrían que pasar varias décadas para el surgimiento de la construcción naval moderna, sin relación alguna con los viejos astilleros de la vela, aunque, curiosamente, en los mismos lugares: Gijón, Navia y Figueras (Castropol).

**Gráfico 1**  
**Buques de vela operativos de las matrículas de Gijón y Avilés (1841-1880)**  
**(Toneladas de registro bruto)**



Fuente: Lista 1ª de las matrículas de buques de Gijón y Avilés, deducidas las bajas.

En el caso de Asturias, la inmensa mayoría de los veleros mercantes, y desde luego los mayores, se matricularon en los puertos de Gijón y Avilés, haciéndolo en mucha menor medida, tanto en número como en tonelaje, en los demás puertos. Gijón fue donde primero adquirió la navegación a vela una cierta entidad, pero también donde primero y más bruscamente declinó: en 1850 ya superaba ampliamente las 2.000 toneladas de registro bruto, y continuaría en aumento hasta 1859 en que alcanzó el máximo con 26 buques que sumaban 3.017 TRB; a partir de ahí, el descenso fue continuo y pronunciado (mientras aumentaba la matrícula de buques de hierro a vapor). Por el contrario, la flota con base en Avilés empezó con un cierto retraso respecto a Gijón: no superó las 2.000 TRB hasta 1857, y su máximo de 29 buques y 2.959 TRB no lo alcanzó hasta 1864 (por tanto, cinco años más tarde que Gijón); también fue distinto el ritmo del declive que sufrió a continuación, mucho más lento y prolongado, de modo que en una fecha tan avanzada como 1878, cuando en Gijón sólo había 911 TRB de buques de vela operativas, Avilés todavía tenía una flota que sumaba 2.055 TRB.

¿Cuál fue la causa de este desfase entre los dos mayores puertos asturianos? Como ya se apuntó más arriba, la causa próxima hay que relacionarla con la diferente cronología en la llegada de los buques de vapor, que desplazaron a los de vela: el primer vapor llegó a Gijón en 1857 y pronto seguirían otros con relativa rapidez, mientras que en Avilés hubo que esperar a 1873 para la adquisición del primer vapor, transcurriendo más de diez años hasta la llegada del segundo. Pero si ésta fue la causa visible y próxima, habrá que preguntarse por la razón de fondo, el porqué del retraso de la llegada del vapor a Avilés. Aquí encontramos una explicación que tiene que ver, tanto con las condiciones naturales como con las del entorno económico: el puerto de Avilés, situado en la ría del mismo nombre, tenía una mala barra de acceso y un canal cambiante y de poco calado, lo que disuadía

[152]

la entrada de vapores<sup>5</sup>; a ello se añadía que el *hinterland* económico avilesino apenas generaba tráfico de mercancías que justificase buques de más capacidad de carga. En consecuencia, la flota de vela resistió en Avilés algunos años más que en Gijón, por no tener sobre sí la presión competitiva de los modernos vapores, pero fue solamente el aplazamiento de un final ineluctable; como dato significativo de esta inercia, sirva el hecho de la extemporánea construcción para un armador avilesino, en 1870, de la corbeta Luz, un gran buque de 34 metros de eslora que pasaba a ser el mayor de la matrícula de vela asturiana.

La menguante flota de vela asturiana superviviente se vio sostenida por unos menores costos, que hicieron posible la prolongación, ya renqueante, de su existencia. Pero la mayor eficiencia de los vapores terminó imponiéndose con rapidez, y de tal modo, que en el curso de poco más de una década, la vela pasó de vivir su apogeo a quedar desplazada de su participación en el tráfico comercial. El descenso de las cargas en veleros no se limitó al cabotaje, y tuvo también su reflejo en los embarques de emigrantes a Ultramar, lo que terminó convirtiendo en antieconómicas las travesías, como veremos en el epígrafe siguiente.

### 1.3. Los navieros de la vela. La carrera de Ultramar

El Código de Comercio de 1829, que con algún añadido estuvo vigente durante el tiempo de la vela que aquí estudiamos, señalaba la distinción entre la propiedad de las naves (propietario) y su explotación (naviero). Generalmente en Asturias la cualidad de propietario y la de naviero eran coincidentes y se superponían en la misma persona, de modo que el propietario de la nave llevaba también su gestión; excepcional era el caso del naviero no propietario, que arrendaba un buque para su explotación durante un intervalo de tiempo o para la realización de viajes concretos, como por ejemplo para expediciones a Ultramar.

En el tiempo de la vela, la mayor parte de los navieros asturianos -individuales o colectivos- fueron propietarios de un solo buque, y sólo excepcionalmente algún naviero fue propietario, total o parcialmente, de varios buques, como los avilesinos José García San Miguel y Luis Folgueras, o el gijonés Frutos García Rendueles. Fuera de estos casos, no hubo personas físicas o jurídicas que dispusieran de una gran flota de buques para su explotación exclusiva y directa. Por regla general, en coherencia con la escasa capitalización y el atraso general en que la región se desenvolvía, la adquisición o el encargo de un buque mercante de un cierto tamaño obligaba a movilizar el concurso de varios comerciantes e inversores que, con ese objeto, establecían sociedad -formalizada o no-, para llevar a cabo la compra y explotación. De este modo, en la mayor parte de los casos cada barco era en sí mismo una empresa, una compañía en su sentido más clásico y tradicional. Así sucedió con algunos de los buques de mayor tonelaje, como la fragata

---

<sup>5</sup> En el Archivo Histórico de la Real Compañía Asturiana de Minas-Asturiana de Zinc (en adelante AHAZ), la sección de correspondencia está plagada de airadas protestas de los consignatarios de Avilés ante las compañías de vapores, que se negaban a entrar alegando falta de condiciones de seguridad para sus buques.

Casilda, la corbeta Villa de Gijón y el bergantín Pepé, en los que vemos a comerciantes vinculados al negocio marítimo junto con otros inversores entre los que no faltaban los “americanos”.

Si fue frecuente la posesión de barcos de vela por casas de comercio (en realidad eran dos partes del mismo negocio, pues el buque era un instrumento complementario del mismo), no lo fue tanto la pertenencia de buques a firmas industriales. Del primer caso tenemos numerosos testimonios: las casas gijonesas de Aldabalde, García Rendueles, Zuláybar, Alvargonzález, Salcedo, Canosa,... tenían o participaban en uno o más veleros, que en parte servía para surtir sus almacenes, y algo similar ocurría en Avilés con los Troncoso, Zaldúa, San Miguel<sup>6</sup>,... Del segundo caso, el de las firmas industriales como armadoras, sólo podemos citar a la fábrica de vidrios Orobio y Compañía, de Avilés, que tuvo un patache y un pequeño bergantín-goleta a finales de los años cincuenta, y a la Real Compañía Asturiana de Minas -para entonces ya fabricante de zinc-, que junto con comerciantes santanderinos encargó la construcción del patache Amalia en 1864 para llevar carbón a sus minas de Cantabria y retornar a Arnao con mineral calcinado.

No era Asturias en este tiempo una región donde abundase el dinero, y menos aún los capitales<sup>7</sup>, razón que explica, entre otras carencias, la ausencia de navieras de la vela potentes. Pero sí había un colectivo que poseía liquidez y que además estaba dispuesto a su inversión, y que, aunque poco numeroso, se dejaba notar por estar presente en múltiples proyectos empresariales, y desde luego en los navieros: los “americanos”. De los buques matriculados en Avilés, puede decirse que en todos ellos había, en mayor o menor medida, capital “indiano”. Y en los de la Lista de Gijón, aunque la proporción era menor debido a que en esta localidad era más numerosa la presencia de comerciantes de una cierta importancia, también lo estaban en los casos de los mayores buques, como la fragata Casilda, la corbeta Villa de Gijón, y los bergantines Pepé y Victoria. Los “americanos” estuvieron presentes en el negocio naviero, si no como gestores, sí como inversores del tipo de los comanditarios, facilitando la financiación de nuevas construcciones.

Buena parte de los barcos que figuraron en las matrículas de los diferentes puertos asturianos -los buques mayores, desde luego, pero también algunos pequeños-, se dedicaron a hacer la carrera de América. Corbetas y bergantines, con un arqueo entre 200 y 350 TRB eran los habituales, haciendo la travesía regularmente, pero había también alguna goleta, que con poco más de 100 TRB se aventuraba en la travesía. Unos esporádicamente, y otros con una cadencia de uno

---

<sup>6</sup> Daniel Peribáñez ha estudiado el período anterior al que aquí se analiza, mostrando la imbricación de los comerciantes gijoneses y avilesinos con el comercio marítimo, lo que a su juicio conduce a que sean “considerados como verdaderos comerciantes-navieros”, Peribáñez Caveda (1992) pp. 266-269.

<sup>7</sup> Baste como muestra de la penuria de capitales el fracaso del intento de constituir un banco de emisión en Gijón en 1863, y los problemas para completar el capital del Banco de Oviedo (un millón de pesetas), fundado finalmente en 1864 gracias al concurso de capitales vascos y palentinos que aportaron el 50 por 100 del mismo y de varios americanos que sumaron otro 5 por 100, García López (1989), pp. 30-36.



[154]

o dos viajes anuales, tenían en los puertos de Avilés y Gijón el punto de partida, aunque algunos hacían comenzar el viaje en Ribadesella y recalaban en Luarca. En conjunto puede decirse que salían de Asturias en los años cincuenta y sesenta del ochocientos unos seis u ocho buques de vela al año con destino a Cuba, prolongando en ocasiones el viaje a Puerto Rico o a La Guayra. Este tráfico estaba apoyado fundamentalmente en el lucrativo negocio del traslado de emigrantes, que durante un tiempo llenaron los sollados de los veleros<sup>8</sup>, hasta que los vapores, con mayor rapidez y pasajes más baratos, se hicieron con la mayor parte del tráfico, lo que ocurrió a fines de los años sesenta, acabando bruscamente con la etapa dorada de la vela<sup>9</sup>.

## 2. Llegada y afirmación del vapor<sup>10</sup>

El primer buque a vapor adquirido por armadores asturianos fue el Jovellanos, de casco de hierro y movido a hélice, que comenzó a navegar en diciembre de 1857 y se matriculó en la Lista 5ª de Gijón en julio del año siguiente. No se puede considerar, por tanto, precoz la llegada, comparada con otros puertos españoles. Pero sí tuvo a su favor que el buque era de nueva construcción y moderno -no en vano estaba de por medio la importante firma naviera británica MacAndrew & Co.-, y de apreciables dimensiones para el lugar y la época: 47,9 metros de eslora y 443 TRB.

Este acontecimiento debió de producir un cierto impacto sobre la navegación asturiana, no porque fuera el primer buque a vapor en entrar en el muelle de Gijón, donde ya eran habituales los de otras matriculas, sino por lo que significaba para los navieros de la región de apertura de una nueva época. Ciertamente, vapores venían entrando en el puerto de Gijón desde hacía varios años, y lo hacían cada vez en mayor medida, por lo que el Jovellanos no debió de suponer ningún cambio apreciable sobre el movimiento portuario. Pero no puede considerarse casual el hecho de que la matriculación de buques de vela empezase su fuerte declive precisamente unos meses más tarde de este evento<sup>11</sup>, por lo que es plausible reconocer que con la llegada del primer buque a vapor se vieran afectadas las expectativas de los navieros, al ponerse de manifiesto el cúmulo de ventajas que esos buques ofrecían frente a los veleros.

---

<sup>8</sup> La Madrid (1989), p.73, ha estudiado el viaje de los emigrantes asturianos a América desde el puerto de Avilés en el período 1840-1870, y una de sus conclusiones es que el “negocio de la emigración” aportó considerables ganancias a los que participaron de él, sobre todo a los armadores.

<sup>9</sup> Veamos un ejemplo bien elocuente: en 1871 el bergantín Habana, uno de los veleros mayores, que en los años sesenta llegó a llevar 240 pasajeros en un viaje a Cuba, zarpó de Gijón con 34 pasajeros, mientras el vapor *Arana* lo hizo unas semanas después con 230 (Escs. de 19 de enero de 1871 y 6 de marzo de 1871, not. Pedro Álvarez, caja 16758, fols. 35 y 301, AHA).

<sup>10</sup> Este apartado es una síntesis de García López (2006), de donde procede el texto salvo que se indique otra fuente.

<sup>11</sup> En 1859 sólo se inscribieron en Gijón dos buques de vela de más de 100 TRB de nueva construcción, y entre 1860 y 1865, ninguno, García López (2003) p. 103.

## 2.1. Primeros vapores, primeras empresas navieras.

A mediados del siglo XIX Gijón no pasaba de ser un pueblo, con un puerto pequeño y de poco calado que las mareas volvían impracticable dos veces al día. Pero, aún con estos inconvenientes, era el que mejores condiciones reunía en Asturias para el tráfico mercantil. Por las externalidades que un puerto facilita, se había instalado en Gijón en 1844 la primera industria transformadora asturiana moderna, la fábrica de vidrio La Industria<sup>12</sup>, cuya producción -exportada en su mayoría- daría al puerto una de sus pocas mercancías de salida, además del carbón y la manteca. Pero el panorama industrial era bien parco, pues aparte de la citada firma, sólo contaba con la antigua fundición La Begoñesa, potenciada en 1855 con capital holandés. El panorama empezó a cambiar ese año de 1855 con la llegada a Gijón de la línea del Ferrocarril de Langreo, y se aceleró en 1856 con el tendido de un ramal al muelle y con la puesta en uso en 1857 de dos *drops* para descargar los vagones directamente a las bodegas de los barcos. De este modo se agilizaron los embarques de carbón, mercancía que por volumen y peso generaba la mayor parte del tráfico portuario gijonés. En este contexto de animación, van a aglutinarse intereses y voluntades para adquirir un buque a vapor, lo que va a suponer un paso decisivo en la marina mercante regional.

Con la llegada del vapor iba a cambiar la configuración empresarial, tanto en su estructura formal como en la organizativa. Buques de vapor significaban mayores dimensiones y mayor capacidad de carga; en definitiva, mayor volumen de negocio. Pero por eso mismo, también la exigencia de mayores desembolsos para cubrir las inversiones en capital fijo y la necesidad de disponer de una infraestructura administrativa para su explotación. Y para dar respuesta a esos requerimientos, las formas societarias, en principio capaces de aglutinar más medios, resultaban más adecuadas. Por todo ello, las navieras que se iban a formar para armar buques de vapor adoptarían nuevas formas organizativas, empezando por la propia configuración jurídica. Ya no era posible mantener la antigua organización de la vela, en la que los comerciantes se convertían en armadores de un buque, e incluso iban a bordo del mismo mandándolo como capitanes; con la llegada de los buques de vapor se hizo necesario agruparse en sociedades mercantiles, que fueran capaces de movilizar mayores recursos, tanto para su adquisición como para financiar su desenvolvimiento.

## 2.2. Las compañías del vapor en el siglo XIX

### 2.2.1. J. Alvargonzález y Compañía

La primera naviera asturiana del vapor fue la que giró como J. Alvargonzález y Compañía. En febrero de 1857 un grupo de comerciantes e inversores firmaban

---

<sup>12</sup> Esc. de 1 de octubre de 1844, not. Ramón de Caso (Archivo Histórico de Asturias, AHA, caja 2130).

[156]

un acta de acuerdos por la que se comprometían a aportar diferentes cantidades “con objeto de adquirir en el Reino Unido un vapor de hierro y hélice destinado a la navegación en Europa y América”. Durante los meses siguientes fueron cumpliendo sus compromisos hasta cubrir el total importe de la construcción, 300.000 pesetas, tras lo que el buque fue trasladado de Greenock a España en diciembre del mismo año<sup>13</sup>.

La constitución de esta sociedad supuso una novedad en el panorama empresarial naviero asturiano, y, como ya hemos dicho, la fecha en que tuvo lugar debe ponerse en relación con la llegada del Ferrocarril de Langreo al muelle de Gijón y la instalación de los dos primeros *drops*, realizaciones ambas que iban a agilizar extraordinariamente los embarques. Además, desde meses atrás empezaban a ser frecuentes las entradas en el puerto de pequeños vapores de otras matrículas, que debieron de desencadenar un efecto emulador<sup>14</sup>.

No fue fácil llevar a cabo la constitución de esta compañía, habida cuenta de la penuria de capitales que caracterizaba a la Asturias de la época. Siguiendo con la lectura de la escritura de constitución, podemos ver que inicialmente se suscribieron participaciones por valor de 250.000 pesetas, de las que la mitad quizá era de origen británico (la casa Viuda de Acebal y Compañía, agente de los MacAndrew, 50.000; y José María Margati, probablemente relacionado con los mismos, 75.000). El resto lo suscribieron: Juan Alvargonzález, comerciante gijonés, 50.000 pesetas (que sería el socio colectivo); José Suárez Hevia, “americano” y comerciante, 15.000; el general Prim (a través de su socio Pedro de Prat) 25.000; Anacleto Alvargonzález, hermano de Juan y apoderado del general en sus negocios de minas, 10.000; y Juan Uría Valledor, industrial gijonés, las 25.000 restantes. Como el costo del vapor superó la cifra inicialmente estimada -ascendió finalmente a 300.000 pesetas- hubo de acudir a otros partícipes, la mayoría foráneos: Hijos de Francisco Díaz, casa de comercio de Santander, 25.000 pesetas; Noriega, Olmo y Compañía, casa de comercio de La Habana, 10.000; Abdón Acebal (hermano de Serapio Acebal), de Gijón, 10.000; y el banquero ovetense José María Pinedo, otras 10.000. Quedaba así de manifiesto la dificultad existente en la localidad para financiar proyectos de cierta envergadura.

La marcha del vapor Jovellanos parece haber sido próspera, a juzgar por los únicos datos parciales disponibles: obtuvo en el segundo semestre de 1861, unos

---

<sup>13</sup> De la escritura de constitución de la sociedad, de fecha 12 de abril de 1858 (not. Pedro Álvarez, caja 2146, AHA). La llegada del buque y su matriculación en Santander a nombre de la casa Viuda de Acebal y Compañía (agente de Robert MacAndrew & Co., que quería asegurarse de este modo el cobro de unas cantidades pendientes por su gestión en la construcción) originó un tenso conflicto interno que terminó resolviéndose meses después con el traslado de la matrícula a Gijón a nombre de J. Alvargonzález y Cía.

<sup>14</sup> No debió de ser ajeno a la formación de la compañía del vapor Jovellanos el que en febrero de 1857 se anunciase el comienzo del “servicio de transporte y navegación constante por el Paquete del Norte de España vapor de hélice Ceres, de la matrícula de Santander, entre Nantes y Gijón (Circular de Pedro López Sanna, AHAZ, Cartas, caja 124, leg. 1), y que el Fuga y el Toga empezasen a hacer escala de su línea entre San Sebastián y La Coruña en los meses siguientes (Circular de Casimiro Domínguez Gil, AHAZ, Cartas, caja 1241, legs. 1 y 3).

beneficios netos de 53.554 pesetas (28,4 por 100 anual sobre capital social más reservas), compaginando viajes de cabotaje peninsular con algunos a La Habana<sup>15</sup>. Naufragó el 8 de septiembre de 1869, extinguiéndose con él la sociedad naviera J. Alvargonzález y Compañía.

### **2.2.2. Serapio Acebal y Compañía - Robert MacAndrew & Co.**

La compañía naviera más importante de Asturias en esta época, tanto por tonelaje como por número de buques, si juzgamos por los libros de matrícula, fue la que giró como Serapio Acebal y Compañía. Asentó su primer vapor -el Cervantes- en 1860; un año después el Lope de Vega; entre 1866 y 1867 los Campeador, Pizarro, Alvarado, Balboa, Cortés y Colón; y finalmente, entre 1869 y 1873, los Bilbao, Moratín, Góngora, Calderón, Vivar, Carpio, Quevedo, Gravina, Churruca, Colón (2º), Rivera, Jovellanos (2º), Juan Cunningham, Cid, Pelayo, Moratín (2º) y Cortés (2º). Estos vapores, inscritos todos en la Lista de Gijón, sumaron en junto 13.623 TRB, llegando a tener operativa simultáneamente una flota de 9.009 TRB (en 1872), lo que suponía más tonelaje que el del resto de navieras asturianas juntas<sup>16</sup>.

Sin embargo, fue ésta en cierto modo una naviera ficticia, ya que los buques no eran de la casa Acebal Laviada más que nominalmente, correspondiendo su propiedad a la sociedad británica Robert MacAndrew & Co. Se trataba, en realidad, de una estratagema de la casa británica, que utilizó a la casa de comercio gijonesa -con la que venía mantenido relaciones comerciales desde tiempos de la generación anterior<sup>17</sup> para españolizar sus buques y así poder introducirse en el tráfico comercial español salvando el derecho diferencial de bandera.

Teniendo en cuenta la adscripción británica de esta compañía naviera, surge la duda de si debemos considerarla como parte de la marina mercante asturiana o, por el contrario, excluirla como asunto ajeno. Hemos optado por lo primero, porque creemos que no se puede obviar y resulta obligado tenerla en cuenta, debido a que, aunque no fue una inversión de capital "asturiano", ni tampoco de capital extranjero de carácter permanente (ni siquiera se mantuvo durante la vida de los barcos), mientras los buques estuvieron matriculados fueron una realidad innegable, y así se consideró oficialmente a todos los efectos. Sin embargo, también es verdad que no le podemos dar el mismo tratamiento que al resto de las navieras asturianas, no por el hecho de ser extranjeros sus auténticos propietarios, sino porque esos buques apenas tuvieron relación con la actividad económica del entorno

---

<sup>15</sup> Circulares y otra documentación de la compañía, García López (2006), pp. 62-66.

<sup>16</sup> Libros de matrícula de buques, Lista 5ª, de Gijón.

<sup>17</sup> "Entre 1829 y 1832 hubo un gran aumento en el número de barcos ingleses entrados en Gijón: 124, con 9.340 toneladas de registro", Pérez Lorenzo (1998), pp. 32-38. De esta época debió de ser la relación de Manuel Acebal Laviada, padre de Serapio, con William MacAndrew (fundador de la casa), encargándose el primero de hacer acopio de los productos asturianos para su exportación por cuenta del segundo.

**[158]**

asturiano más allá de su inscripción en el registro de buques de Gijón y de alguna entrada ocasional en dicho puerto.

Como ya hemos indicado, si en 1860-1861 se matricularon los dos primeros buques, entre 1866 y 1867 lo hicieron seis más, y de nuevo entre 1869 y 1873, nada menos que diecisiete, contándose entre los últimos en incorporarse tres de más de 1.000 TRB. En la propiedad de los buques (al menos así se hacía constar) participaban minoritariamente otras casas españolas de distintos puertos, que hay que suponer que estaban ligados a los MacAndrew por funciones de consignación (Daniel Ripol y Compañía, de Barcelona; Hijos de Dóriga y Jenaro Cagigal, de Santander; Curbera Hermanos, de Vigo; Ricardo Rochelt y Nicolás de Olaguibel, de Bilbao; Miguel Sáenz, de Sevilla; Guillermo Magules, de Cádiz,...).

Los buques de MacAndrew permanecieron en la Lista de Gijón sólo temporalmente. En 1872 la casa británica se hace con el control de la sociedad M. Sáenz y Compañía, de Sevilla, que tenía establecida una línea de vapores con Liverpool<sup>18</sup>, y poco después, entre 1873 y 1874, proceden al cambio de matrícula de Gijón a Sevilla de los vapores Góngora, Calderón, Vivar, Carpio, Juan Cunningham y Moratín (2º) para adscribirlos a la citada sociedad sevillana “de la que es gerente y propietario Juan MacAndrew” (así figura en el folio 25 del Libro de la Lista 5ª, de Gijón). Con tal objeto, se efectúa la recompra de las pequeñas participaciones que se habían vendido, y se formaliza notarialmente por parte de Serapio Acebal y Compañía la venta.

El proceso de venta de vapores no se detuvo con los traspasos a la firma sevillana, y las actuaciones iniciadas por la casa británica para liquidar la matrícula gijonesa continuarían durante los meses siguientes, poniendo así MacAndrew fin a la larga relación mantenida con la casa Acebal Laviada. El 27 de enero de 1874 Serapio Acebal daba poder a Guillermo Eduardo MacAndrew para que “cuando lo considere conveniente pueda vender todo o parte” de la flota superviviente en la matrícula de Gijón<sup>19</sup>. Pronto seguirían las ventas, que tendrían lugar durante el mismo año 1874, y así, los buques Cervantes, Lope de Vega, Campeador, Pizarro, Alvarado, Balboa, Bilbao, Quevedo, Colón (2º), Rivera, Jovellanos (2º) y Molina, pasaron a la sociedad J. Roca y Compañía, S. en C., de Barcelona (un nuevo testaferra de la casa británica, similar a los casos ya vistos de Serapio Acebal y Compañía y M. Sáenz y Compañía)<sup>20</sup>, y los dos mayores, el Pelayo y el Cortés

---

<sup>18</sup> La sociedad comanditaria M. Sáenz y Compañía se había constituido en Sevilla el 21 de diciembre de 1861 a partir de los negocios de Miguel Sáenz Murga, con la participación de otros treinta y tres comerciantes sevillanos y un gaditano, con el objeto de “establecer dos buques de vapor que naveguen entre los puertos de Sevilla y Londres y demás puntos que se juzgue conveniente”, encargando a Robert MacAndrew la gestión de su construcción (esc. de 21 de diciembre de 1861, not. de Sevilla Pablo María Olave, leg. 15548, AHPS). En 1872, tras el fallecimiento de Miguel Sáenz, la sociedad se disuelve y se reconstruye con la misma denominación aunque bajo nuevas bases, pero ahora la mayor participación corresponde a Robert MacAndrew & Co. con el 16,6 por 100 del capital (esc. 30 de marzo de 1872, not. de Sevilla Antonio Valverde, caja 16760, AHPS).

<sup>19</sup> Esc. de 27 de enero de 1874, not. de Gijón Pedro Álvarez, caja 16764, f. 157, AHA.

<sup>20</sup> La sociedad J. Roca y Compañía, S. en C. se constituyó en Barcelona el 22 de abril de 1874 siendo socios comanditarios Serapio Acebal Laviada (Gijón), Francisco Curbera Puig (Vigo) y

(2º) (de 1.176 y 1.040 TRB) también serían vendidos, aunque en este caso a Londres.

De este modo se esfumó la naviera Serapio Acebal y Compañía, nominalmente asturiana pero en realidad sólo un episodio en la estrategia de la casa británica Robert MacAndrew & Co., cuyo desenlace se produjo una vez que estos decidieron centralizar en Sevilla y Barcelona el grueso de su flota con matrícula española.

### 2.2.3. Óscar de Olavarría y Compañía

En 1857, mientras en Gijón se llevaban a cabo los contactos y preparativos para encargar a Gran Bretaña la construcción del vapor Jovellanos, en Madrid se hacía lo propio para constituir una sociedad con el objeto de establecer una fábrica siderúrgica en La Felguera. Ambos proyectos cristalizarían también casi al mismo tiempo, con la botadura del buque y la constitución de Duro y Compañía. La empresa siderúrgica vio pronto con claridad que el desarrollo de su actividad, en su doble faceta de aprovisionamiento de materias primas y salida de sus productos, exigía disponer de medios de transporte marítimo. Fue entonces cuando uno de sus socios, Federico Victoria de Lecea, residente en Bilbao, se encargó de adquirir un buque a vapor para cubrir esas necesidades, comprando en 1861 en Gran Bretaña el denominado Wear, que inscribe en la Lista de Bilbao con el nombre de Adolfo. Este buque, que fue puesto al servicio de Duro y Compañía, sería, con estos matices, el cuarto vapor “asturiano”, después del Jovellanos de J. Alvargonzález y Compañía, y de los Cervantes y Lope de Vega de Acebal-MacAndrew.

Pero pronto el Adolfo va a resultar insuficiente para atender las necesidades de una fábrica en fuerte expansión, que había encendido su segundo horno alto a finales de 1863 y acometido la ampliación de sus talleres<sup>21</sup>, y que un año después tomaba en arriendo la planta siderúrgica de Gil y Compañía<sup>22</sup>. Es entonces (1864) cuando adquieren el Bayo, un vapor de casco de hierro de 400 TRB, que va a plantear la oportunidad de crear una especie de “división naviera” de la firma.

La llegada del Bayo fue el primer paso para la formalización de una compañía naviera, lo que tuvo lugar en 1865 bajo la razón social de Óscar de Olavarría y Compañía. Se nombraba socio gestor de la misma al empleado de Duro, Óscar de Olavarría y Lozano, que disponía de una cierta experiencia por haber llevado, junto con su padre, la gestión del Adolfo. El grueso del capital social (350.000 pesetas, valor del buque) era aportado por los socios de Duro y algunos comerciantes e industriales gijoneses (Cuadro 2).

---

Guillermo Magules (Cádiz), y socio gestor José Roca y Blanch (esc. de 22 abril 1874, not. de Barcelona Pedro Mártir, fols. 199-214, ACNB).

<sup>21</sup> Ojeda Gutiérrez (1985), pp. 153.

<sup>22</sup> Esc. de 26 de junio de 1870, not. de Gijón Pedro Álvarez, caja 16756, AHA.

[160]

**Cuadro 2**  
**Óscar de Olavarría y Cía. Socios y aportaciones (1865)**

Vicente Bayo Duro (Madrid)	105.000
Cifuentes, Pola y Cía. (Gijón)	35.000
Julián Duro Benito (Madrid)	30.000
Luis María Tapia (Madrid)	30.000
José Núñez Pernia (Madrid)	30.000
Julián Laucerica Gabica (Bilbao)	30.000
Antonio Palau de Mesa (Madrid)	20.000
Óscar de Olavarría Lozano (Gijón)	15.000
Manuel Sánchez Silva (Madrid)	10.000
Pedro Duro Benito (Langreo)	10.000
Anselmo Cifuentes Díaz (Gijón)	10.000
Pedro Sagre Recacoechea (Santander)	10.000
Luis Salvidegoitia Larrea (Bilbao)	5.000
Eustaquio García Blanco (Gijón)	5.000
Eduardo Martínez Marina López (Gijón)	5.000
Suma	350.000 pesetas

Fuente: Esc. de 12 de enero de 1865, not. Pedro Álvarez, caja 16748, AHA.

Del capital social, el 67 por 100 correspondía al “grupo Duro” (si incluimos en él a los residentes en Madrid, ligados por parentesco o amistad con Pedro Duro, promotor de la fábrica), estando el resto repartido en las pequeñas participaciones de los capitanes y, lo que es más significativo, en una firma industrial, la fábrica de vidrios de Cifuentes, Pola y Compañía, que tenía el 10 por 100 más el 2,86 por 100 de uno de sus gestores, Anselmo Cifuentes Díaz.

Sucesivamente la naviera iría incorporando los vapores Victoria y Duro, en 1868; Bayo (2º) en 1869; Cifuentes, en 1870; Arana, en 1871; Marqués de Núñez y Pedro J. Pidal en 1873; Pilar, Leonor y Julián en 1874. Pero no todo era crecer, pues varias de las incorporaciones fueron para cubrir las bajas por naufragio, que fueron: la del Bayo en 1869, la del Arana en 1873, y la del Bayo (2º) en 1874.

En 1874 la naviera, compuesta por ocho unidades, la mayoría de nueva construcción, alcanza el máximo tonelaje global (Cuadro 3). Pero a partir de este momento se producirían algunas desinversiones que es necesario analizar, ya que marcan un punto de inflexión en la marcha de la empresa.

En 1875 se venden a la naviera A. López y Compañía, de Barcelona, el Marqués de Núñez y el Pedro J. Pidal, es decir, las dos mejores unidades (por grandes y por nuevas), que habían sido adquiridas para cubrir una línea regular con Ultramar, como así venían haciendo (de hecho, la venta tuvo lugar en La Habana). Esto suponía el fin de un ambicioso proyecto, apenas iniciado. La venta

**Cuadro 3**  
**Flota de Óscar de Olavarría y Cía. en 1874**

Vapor	Constr.	Matric.	TRB
Victoria	1868	1868	476
Duro	1868	1868	238
Cifuentes	1870	1870	737
Marqués de Núñez	1872	1873	1.608
Pedro J. Pidal	1873	1873	1.443
Pilar	1874	1874	393
Leonor	1870	1874	389
Julián	1869	1874	710
		Suma	5.994

Fuente: Libros de matrícula de Gijón, Lista 5ª.

conjunta importó 2.411.700 pesetas (Lista 5ª, fols. 49-50), y hay que suponer que fue un buen negocio para Olavarría (desconocemos el costo que tuvieron), pero hace surgir algunos interrogantes: ¿sucumbió Olavarría ante la imparable expansión de la naviera de López y su estrategia para eliminar competencia en viajes a Ultramar apoyada en sus servicios al Estado? ¿Se pretendía iniciar un proceso de desinversión? ¿O, simplemente, se aprovechaba la oportunidad de obtener plusvalías con la operación? Con la renuncia, Olavarría recibía sustanciosas compensaciones, como la de encargarse de canalizar los embarques para los vapores de López con salida de Santander, sin coste adicional; por otra parte, no se puede hablar de desinversión pues en torno a las mismas fechas adquirió los buques Pilar, Leonor y Julián (en 1874), Anselmo (en 1875) y La Felguera (en 1876), que en junto hacían un tonelaje similar al de los dos buques vendidos. Así pues, fuera cual fuera la motivación, lo que es evidente es que estas modificaciones en la estructura de la flota comportan un cambio en la estrategia comercial de la compañía, que a partir de entonces se volcaría en el cabotaje peninsular.

Al vencer en 1878 el plazo social, se prorroga la sociedad por otros diez años. Tenía en esa fecha un capital social de 3.104.029 pesetas, valoración de los nueve buques con que contaba -Victoria, Cifuentes, Pilar, Leonor, Julián, Anselmo, La Felguera, Duro (2º) y Adolfo-, que sumaban 4.940 TRB. La estructura de la propiedad para entonces había cambiado sustancialmente, ascendiendo a 90 el número de los que participaban en el capital. Las mayores cantidades correspondían a Óscar de Olavarría (16,4 por 100), Julián Duro Benito (10,5 por 100) y Anselmo Cifuentes Díaz (9,7 por 100), habiéndose incorporado pequeños partícipes (comerciantes, abogados, viudas, empleados,...), muchos de fuera de la provincia, que sin duda buscaban valorizar sus ahorros. De todas formas, el “grupo Duro”, aunque con menor proporción, en unión de Anselmo Cifuentes, seguían controlando la sociedad, con más del la mitad del capital.



[162]

En el año de su reconstitución, la situación de la naviera podía considerarse próspera, en medio de una coyuntura favorable. El tráfico de cabotaje a través del puerto de Gijón había venido aumentando durante los años setenta, llegando en 1880 a sobrepasar por primera vez las 100.000 toneladas de movimiento global<sup>23</sup>. Aparentemente, la nueva etapa se encaraba con solidez, pero pronto iban a aparecer problemas que quebrarían su marcha ascendente y la abocarían a un persistente declive. Efectivamente, se había producido un cambio en el panorama naviero español con la aparición de nuevas y potentes empresas navieras vizcaínas y sevillanas<sup>24</sup>, lo que iba a repercutir en una caída de los fletes<sup>25</sup>. A la fuerte competencia de las nuevas navieras extrarregionales, que incidiría sobre el factor de carga, se iba a unir el estancamiento de los embarques de carbón, y también de los transformados de hierro (afectados estos últimos por la pujanza vizcaína). Desconocemos los efectos que todo esto tuvo sobre la cuenta de resultados de la naviera de Olavarría, pero es un buen indicador que desde 1876 su flota ya no se modificaría, salvo para la sustitución de los buques naufragados, que serían sustituidos por otros de menor tonelaje. Para paliar la situación, la naviera de Olavarría se coaligó con la otra naviera gijonesa, Melitón González y Compañía -que sufría las mismas dificultades-, ofreciendo entre ambas un mejor servicio y la rebaja de algunos fletes, lo que les permitió recuperar transitoriamente determinados tráficcos.

Las dificultades por que atravesaba la naviera hicieron que sus dueños -probablemente encabezados por los componentes del “grupo Duro”- se plantearan la disolución de la sociedad, aprovechando la finalización del plazo social que venía en 1888. En junta general de socios se acordó la liquidación y la puesta en venta de los buques y demás pertenencias en pública subasta. Celebrada ésta sin licitadores, se celebró una segunda, presentándose como único licitador Vicente Pérez Valdés a quien se le adjudicaron los siete buques de la compañía en 493.165 pesetas<sup>26</sup>.

El nuevo propietario actuaba como testafarro de algunos de los antiguos socios, de modo que en 1889 se constituyó la sociedad Olavarría y Lozano, S. en C. con el capital del remate de la subasta, en el que participaba Óscar de Olavarría

---

<sup>23</sup> Frax Rosales (1981), p. 93.

<sup>24</sup> En 1879 se había constituido en Bilbao la Línea de Vapores Serra, y en los años siguientes irían apareciendo la compañía de Navegación La Flecha (1882), la Compañía Bilbaína de Navegación (1883) y la Sociedad Marítima de Vizcaya (1885). Las dos primeras vinculadas al capital inglés, con líneas regulares entre Liverpool, Norte de España y Las Antillas, y las otras dos para la navegación en *tramp* para la distribución del mineral de hierro vizcaíno. Por lo que se refiere a Sevilla, la sociedad Ybarra y Compañía absorbía en 1885 a la firma bilbaína J. M. de Ybarra y Compañía, quedando configurada como la más importante naviera de las que se dedicaban al cabotaje peninsular, Valdaliso Gago (1991), pp. 116-117.

<sup>25</sup> A mediados de los años ochenta algunos de los vapores de Ybarra tocaban los puertos de Gijón y Avilés, con unos fletes sensiblemente más bajos que los de Olavarría, lo que condujo a que se hicieran con buena parte de los embarques, en particular con los de zinc, por los que cobraban entre un 10 y un 30 por 100 menos, según los puertos de destino (AHAZ, *Cuentas*, cajas 130, 145, 169, 186, 194).

<sup>26</sup> Esc. de 4 de mayo de 1889, not. Evaristo de Prendes, caja 16836, AHA.

Lozano (con el 66,9 por 100), Anselmo Cifuentes Díaz (25,2 por 100) y otros siete socios con el resto. La nueva sociedad partía con una flota probablemente excesiva para la coyuntura regional, y además sus buques adolecían de unas dimensiones que a esas alturas los hacía poco competitivos por su escasa capacidad de carga. Quizá por eso se tomó la decisión de reestructurarla, comenzando a desprenderse de las unidades más pequeñas (lo que supuso un buen negocio, con unas plusvalías del 90 por 100), adquiriendo en 1891 el viejo vapor Elbor de 736 TRB (construido en 1868), que rebautizó como Duro (3°). Más tarde, cuando los fletes se recuperaron y aumentó fuertemente el tráfico carbonero, adquirió otro buque de segunda mano, el Julián (2°), de 929 TRB, comprado en 1897. Vencido el plazo social en 1899 se prorrogó la sociedad, y, en plena coyuntura expansiva, se fueron importando nuevos buques, todos por encima de las mil toneladas: en 1899 el Matías F. Bayo, de 1.358 TRB; y en 1900 el Antonio Velázquez y el Juanita, de 1.118 y 1.107 TRB. Se había recuperado la buena marcha de la sociedad, que hacemos terminar en 1902, con el fallecimiento de Óscar de Olavarría y Lozano y el cambio de razón social subsiguiente.

#### **2.2.4. Melitón González y Compañía**

Otra compañía naviera asturiana en toda la extensión de la palabra fue la que se constituyó en Gijón en 1872 como Melitón González y Compañía, S. en C. Tuvo como antecedente la unión de varios comerciantes gijoneses, encabezados por Agustín Alvargonzález Cifuentes (titular de una importante casa de comercio) y por un avezado piloto, Antonio Suárez Pola (que compartía con su hermano Mariano varios relevantes proyectos empresariales), que se coaligaron en torno a Melitón González García, antiguo armador de la vela, para encargar en 1869 a Gran Bretaña la construcción de un vapor (el Asturias, de 576 TRB). Había entonces matriculados en el puerto de Gijón, seis vapores de armadores locales más ocho de Acebal-MacAndrew.

Esta nueva naviera, todavía sin formalizar contrato de sociedad, era totalmente distinta de la de Olavarría, tanto en sus orígenes como en la composición social, porque mientras ésta había surgido por la iniciativa y el respaldo financiero de una firma siderúrgica, la del vapor Asturias tenía su capital repartido en 48 pequeñas participaciones, surgiendo como un proyecto colectivo. Entre los suscriptores, además de los promotores citados, estaban las casas de comercio gijonesas con larga tradición (Acebal, Alvargonzález, Cifuentes, Domínguez Gil, Rionda, Velasco, Zuláyar, ...), “americanos” y comerciantes de otros puertos (de Santander, Coruña, Alicante y Sevilla).

Apenas había comenzado a navegar el Asturias cuando sus partícipes acuerdan encargar a los mismos astilleros de Dundee un nuevo vapor, algo mayor (de 714 TRB) que llevaría el nombre de Covadonga y que llegaría a España en noviembre de 1870.

La buena marcha de los dos vapores lleva entonces a que sus partícipes se constituyan en sociedad, escriturándola en enero de 1872 bajo la razón Melitón

[164]

González y Compañía. Con forma de sociedad en comandita, comenzaba con un capital de 682.829 pesetas, suscrito por 61 socios, teniendo Melitón González, que sería el único socio gestor (colectivo), la mayor participación (el 7,55 por 100), y el núcleo de promotores en su conjunto el 22 por 100<sup>27</sup>.

La abundancia de fletes de los años setenta daría lugar a la adquisición de nuevos buques por parte de la naviera: en 1874 se incorpora el Piles (de 308 TRB), en 1875 el Gijón (2º) (de 808 TRB), y en 1876 el Barambio (de segunda mano, de 760 TRB). Con ellos se conformaba una flota de cinco buques, que sumaban 3.166 TRB, y así permanecería sin variaciones hasta 1894. Vencido el plazo de diez años con que se había constituido la sociedad, y sin duda con buenos resultados (sabemos que en 1874 fueron del 12 por 100 del capital), los socios, reunidos en Junta General el 20 de enero de 1883<sup>28</sup>, deciden prorrogarla por otros diez años, pero reduciendo el capital social en un 50 por 100, para así reflejar en libros la valoración real, deducida la depreciación.

Con la llegada de los años ochenta se desencadenó una fuerte crisis de fletes y de actividad, agravada para esta naviera como para la de Olavarría por su limitado tamaño, que las hacía más vulnerables. Los beneficios, que habían sido del 19,4 por 100 en 1884 (sobre el nuevo capital reducido a la mitad), cayeron al 8,6 por 100 al año siguiente, lo que aconsejó a ambas navieras gijonesas llevar a cabo un acuerdo de cooperación -al que ya hemos hecho referencia en el epígrafe anterior- coordinándose para cubrir con un mejor servicio el cabotaje peninsular, y paliar de ese modo las dificultades. Los malos tiempos aún continuarían para Melitón González y Compañía, que incluso entró en pérdidas en el primer semestre de 1887. En 1888, sin embargo, se inicia una leve recuperación, con beneficios del 10,1 por 100, que serán del 12 por 100 en 1889<sup>29</sup>.

En 1890 fallece Melitón González, siendo elegido por la Junta General de socios para sustituirlo el “americano” Florencio Rodríguez Rodríguez, “persona que por su posición social y por su conocimiento y práctica en los negocios mercantiles es una garantía”. Éste daría un nuevo impulso a la naviera, apoyado en el favorable cambio de coyuntura que va a caracterizar los años finales de siglo, en que se produce un fuerte crecimiento del tráfico portuario, especialmente de los embarques de carbón. Pero quizá la mayor aportación del nuevo Gerente a la naviera se centró en el ámbito de la financiación y de la organización interna, en lo que se puede decir que era su fuerte<sup>30</sup>. Su primera intervención consistió en la introducción de nuevos criterios contables, decidiendo que los percances y averías de los buques se detrajieran de la cuenta de resultados y no del Fondo de

<sup>27</sup> Esc. de 31 de enero de 1872, not. Pedro Álvarez, caja 16760, f. 165, AHA.

<sup>28</sup> La fuente de información a partir de esta fecha procede fundamentalmente del Libro de Actas de la compañía (FMEV).

<sup>29</sup> Del Libro de Actas de la compañía, fuente de la información interna de la compañía.

<sup>30</sup> Florencio Rodríguez estuvo dedicado al comercio en Cuba desde finales de los años sesenta hasta 1885 en que regresó con un pequeño capital. Pero fue en España donde desplegaría su genio empresarial: aplicando su actuación en campos tan dispares como la banca, la industria alimentaria, los ferrocarriles, el refinado de petróleo, la industria eléctrica,... [ver García López (1987)].

Reserva como hasta entonces se hacía, dejando el Fondo exclusivamente para financiar la adquisición de nuevas unidades o para cubrir desembolsos excepcionales; la medida evitaba que los resultados fuesen engañosos.

Llegado de nuevo el fin del plazo social de la compañía, la junta general celebrada el 25 de junio de 1892 decide una nueva prórroga por diez años, reeligiendo a Florencio Rodríguez como gerente y administrador de la sociedad. Éste planteó de manera inmediata la necesidad inaplazable de renovar la flota, proponiendo la sustitución de los buques más antiguos por unidades más modernas y competitivas. Y así, en 1894 se adquiere un nuevo vapor, el Melitón González, de 1.001 TRB (financiado casi por mitad con cargo al fondo de reserva y a la emisión de obligaciones al 6 por 100 amortizables en 10 años). Un año después, en 1895, naufraga el Covadonga, y para sustituirlo llega en 1896 el Carmen, un vapor de 916 TRB.

Los dos buques recién adquiridos dan nuevos bríos a la naviera, al calor del incremento de tráfico, lo que anima a seguir con la renovación de la flota. En 1898 se venden los viejos Asturias y Piles y en 1899 se compran dos de mayor arqueo: el Felisa, un buque de 1.045 TRB construido en los astilleros de la Compañía Trasatlántica en Matagorda, y el Florencio Rodríguez, de cinco años de antigüedad, de 992 TRB.

Corrían buenos tiempos para la navegación (pero no para la peseta, que se depreciaba respecto a la libra, lo que suponía un incremento del precio de los buques británicos) y Florencio Rodríguez se propuso aprovechar el momento llevando a cabo dos nuevas adquisiciones en 1900: el Primero, de 1.252 TRB, y el Segundo de 1.253 TRB. Con estas incorporaciones, a finales de 1900 la naviera Melitón González y Compañía poseía una flota de ocho unidades, que en junto sumaban 8.027 TRB, con lo que pasaba a colocarse a la cabeza de las navieras asturianas. Pero justo en este momento, tres nuevas y grandes navieras iban a irrumpir en el panorama naviero asturiano, lo que será objeto del siguiente epígrafe.

### **2.3. Las grandes navieras de fin de siglo**

El *boom* de inversiones empresariales que caracterizó el quinquenio 1898-1902 en toda España, tuvo también su reflejo en Asturias, donde se constituyeron 80 sociedades anónimas con un capital global de 193 millones de pesetas<sup>31</sup>. En este contexto debemos situar la constitución en Asturias de tres sociedades anónimas navieras, que nacían con un capital de una cierta importancia, y por tanto con el propósito de armar flotas competitivas. Estas sociedades suponían una alternativa a las tradicionales navieras gijonesas de Olavarría y Melitón González, resultado del desplazamiento de gran parte de los embarques de carbón de Gijón a Avilés. Las deficiencias del viejo puerto de Gijón -pequeño y de poco calado- se agravaron con el aumento de la exportación carbonera y la presencia de buques

---

<sup>31</sup> Erice Sebares (1980), p. 64.

[166]

cada vez mayores, haciendo la situación insostenible. Estos agobios aceleraron la creación del Sindicato Minero del Puerto de Avilés, que aglutinaba a casi todos los productores mineros (Unión Hullera, Fábrica de Mieres, Hulleras del Turón, Herrero Hermanos, Hullera Española,...) que obtuvo en 1894 la concesión para explotar los muelles de la dársena de San Juan de Nieva<sup>32</sup>. De este modo, a partir de 1895 ya no fue solamente Gijón el puerto de salida del carbón asturiano, incorporándose con fuerza Avilés con su nueva dársena, hasta el punto de que al finalizar el siglo casi se igualaron las cifras de ambos puertos (Cuadro 4).

**Cuadro 4**  
**Salidas de carbón por los puertos de Gijón y Avilés (miles de toneladas)**

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Puerto de Gijón	211	254	284	285	246	-
Puerto de Avilés	111	165	166	250	235	220

**Fuente:** Estadísticas del Comercio de Cabotaje.

La pujanza del tráfico carbonero de los últimos años del siglo, unida a las facilidades de embarque por el puerto de Avilés, fueron determinantes para la creación de las tres nuevas compañías anónimas navieras, todas ellas vinculadas con dicho puerto: Compañía Avilesina de Navegación, S. A., Compañía de Navegación Vasco Asturiana, S. A. y Marítima Ballesteros, S. A.

La Compañía Avilesina de Navegación, S. A. se constituyó en Avilés en 1899, con un capital social de 1.250.000 pesetas<sup>33</sup> (ampliado a 3.000.000 al año siguiente), y fue fruto de la unión de comerciantes vinculados al tráfico marítimo y “americanos” residentes en la misma localidad. Contaron con el apoyo de la casa de banca local J. de Alvaré y Compañía -que junto con el comerciante Melquíades Carreño serían los administradores-, y surgía para aprovechar las potencialidades de su puerto, al que desde 1894 venía llegando el carbón por vía férrea. Adquiriría en 1899-1900 los vapores Pedro Menéndez (1.686 TRB), Avilés, Villalegre (2.068 TRB) y Oviedo (1.712 TRB).

La Compañía de Navegación Vasco Asturiana, S. A. tuvo un origen totalmente distinto. Se constituyó también en 1899, en este caso en Oviedo, con un capital social de 10.000.000 pesetas<sup>34</sup>, pero la iniciativa correspondía a un potente industrial, José Tartiere Lenegre, pasando la naviera a integrarse en su grupo industrial y financiero nucleado por la Sociedad Industrial Asturiana “Santa Bárbara” y el Banco Asturiano de Industria y Comercio. A pesar de ser propietario de la casi

<sup>32</sup> Morales Matos (1982), p. 122.

<sup>33</sup> Esc. de fecha 9 de enero de 1899, not. de Avilés Simón de Barañano, caja 67358, f. 45, AHA.

<sup>34</sup> Esc. de 14 de diciembre de 1899, not. de Oviedo Secundino de la Torre, caja 34201, f. 3095, AHA.

totalidad del capital social (el 87 por 100), Tartiere cedió la presidencia del consejo de administración a Santiago López y Díaz de Quijano (sobrino del primer marqués de Comillas y buen conocedor del mundillo naviero). Los primeros buques adquiridos serían el Pepín (ex Olimpia) y Santa Bárbara, que tendrían como base el puerto de Avilés.

La tercera firma, Naviera Ballesteros, S. A., se constituyó en Avilés en 1900, con un capital social nominal de 8.000.000 pesetas, estableciéndose sobre los negocios navieros de los Ballesteros, que llevarían la gestión, pero con el apoyo financiero de los comerciantes banqueros ovetenses Caicoya y Compañía<sup>35</sup>. Era la consecuencia de una larga trayectoria vinculada a los transportes, primero terrestres y luego marítimos: en 1893 se había constituido en Gijón Ballesteros y Compañía, y en 1894 en Avilés E. Ballesteros y Compañía. La sociedad anónima, que comenzó con los buques Ballesteros nº 1 (2.482 TRB) y Ballesteros nº 2 (1.511 TRB) partió con una estructura financiera endeble, ya que el capital escriturado no fue suscrito en su totalidad, manifestándose pronto tensiones por el control de la sociedad con la entrada de nuevos inversores, lo que queda fuera de nuestro período de estudio.

### 3. Recapitulación y conclusiones.

Como sucede con todas las ramas del sector servicios, la estructura y la dimensión de la marina mercante asturiana se vieron condicionadas por los requerimientos que de ella se hicieron, tanto en el cabotaje como en la navegación transoceánica. Si su volumen fue pequeño en comparación con otras regiones, ello debe ponerse en relación con el escaso dinamismo de la economía de su entorno.

La etapa en que la vela tuvo una cierta importancia fue breve; aquí hemos fijado como marco general el intervalo 1840-1880, pero, en realidad, a partir de 1860 se asiste a un brusco declive, propiciado por la irrupción del vapor. La carrera de América permitió prolongar levemente su existencia, pero los buques de hierro y hélice, cuyas ventajas resultaban determinantes, fueron adoptados con rapidez por nuevos navieros que no se encontraban atados por cuantiosas inversiones en veleeros.

Del tiempo de la vela merece destacarse la eficiencia de los astilleros asturianos del Occidente -Viavélez, La Linera, y ría de Navia- cuya producción de buques de madera fue más allá del abastecimiento de la débil demanda regional. Su etapa de intensidad también fue breve -acotamos los trece años que van de 1847 a 1859-; después de esa fecha, como manufactura artesanal y preindustrial que eran, desaparecieron al hacerlo la actividad que justificaba su producción.

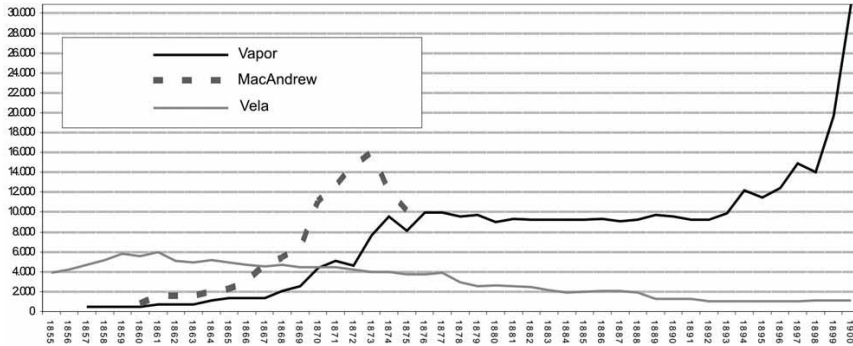
El colectivo de navieros asturianos de la vela tuvo una dimensión acorde con la de sus buques: si estos eran en su mayoría de pequeño o mediano porte, así también sus dueños eran comerciantes individuales o casas de comercio familiares. No existió ni una sola empresa naviera con estructura societaria que se dedicase a

---

<sup>35</sup> Esc. de 17 de febrero de 1900, not. de Avilés Simón de Barañano, caja 67360, f. 350, AHA.

[168]

**Gráfico 2**  
**Buques operativos de las matrículas de Gijón y Avilés**  
**(Toneladas de registro bruto)**



Fuente: Lista 5ª de las matrículas de Gijón y Avilés.

explotar una flota de buques, y sólo contados navieros -Frutos García Rendueles en Gijón y José García San Miguel en Avilés- dispusieron total o parcialmente de varias unidades de cierta importancia. En cuanto a la financiación, los capitales fueron aportados por los propios comerciantes convertidos en navieros, reforzados en muchos casos por los llamados “americanos”, único colectivo con liquidez para invertir.

La transición de la navegación a vela a la de vapor -si por ello entendemos el predominio de la segunda sobre la primera- puede considerarse ya realizada a finales de los años sesenta. Es común leer en la historiografía al uso que esa transición no tuvo lugar en España hasta 1883, año en que por primera vez el tonelaje de los barcos de vapor superó al de los de vela, pero es evidente que no es congruente comparar toneladas de vela con toneladas de vapor, no porque las unidades de arqueo sean diferentes, sino porque el tiempo empleado en los recorridos y maniobras de un buque de vapor es mucho menor que el de vela, por lo que el tonelaje debe ponderarse con un factor de corrección que lo tenga en cuenta. Fue Laureano Figuerola quien primero lo vio con claridad, argumentando que “cada tonelada de buque de vapor equivale a 3 ½ toneladas de buques de vela... porque los vapores hacen 3 ½ veces el tráfico de los buques de vela”<sup>36</sup>. Aplicando la ponderación de Figuerola (moderada, pues podría ser de 1 a 5), es evidente que la transición al vapor en Asturias tuvo lugar a lo largo de los años sesenta, es decir, apenas hubo alcanzado la vela su tonelaje máximo. Esta precoz transición se vio favorecida por el escaso volumen de la flota de vela, que no exigió un desmantelamiento oneroso, y por la abundante disponibilidad de carbón en la región, que sirvió, tanto para alimentar las calderas de los vapores como para llenar sus bode-

<sup>36</sup> Figuerola (1880), p. 536,

gas. Que la vela fuese desbancada por el vapor no impidió que algunos de los veleros mayores se mantuvieran en el tráfico con Ultramar, aunque con actividad y resultados en fuerte descenso, y que pequeños veleros continuasen haciendo el cabotaje cantábrico, trasladando mercancías en las que importaba más el bajo flete que la rapidez en el traslado (madera, mineral, piedra,...)

La flota de vapor asturiana puede considerarse de pequeño tamaño, si se la compara con la de otros puertos<sup>37</sup>. Además, presentó un largo estancamiento entre 1874 y 1893, veinte años en los que no hubo más incorporaciones de buques que las obligadas para cubrir las bajas. Era el reflejo de las dificultades por que atravesaban las navieras regionales por la competencia de otras navieras españolas. El consorcio que entonces se estableció entre las navieras de Óscar de Olavarría y Melitón González -únicas de cierta entidad- tras el fracaso del intento de fusión, surgió como única vía para paliar esa competencia y sobrevivir a la espera de tiempos mejores; estos llegaron en los años finales de siglo con el crecimiento de la exportación carbonera: en 1899-1900 Melitón González y Cía. adquirió cuatro nuevas unidades que sumaban 4.542 TRB y Olavarría y Lozano otras tres que hacían 3.583 TRB. A ellas hay que añadir las más de 10.000 TRB que aportaron las recién creadas sociedades anónimas Avilesina, Vasco Asturiana y Marítima Ballesteros, con lo que la flota asturiana pasó de ser el 2,6 por 100 del total nacional al 5 por 100 en 1900, aunque las 30.901 TRB de la matrícula asturiana paliaban comparadas con las 308.974 de Bilbao<sup>38</sup>.

Los vapores matriculados en Asturias eran de fabricación británica, con las únicas excepciones del Felisa, hecho en el astillero gaditano de Matagorda, y los pequeñísimos Navia y Llanes, de origen francés; eran de tonelaje mediano, como correspondía a la limitada capacidad financiera de las navieras y a la necesidad de adaptarse al angosto puerto de Gijón (aún así, no había mucha diferencia con el tamaño medio nacional, según la tabla elaborada por Gómez Mendoza<sup>39</sup>). En cuanto a su estado, se distribuían aproximadamente por mitad entre nuevos y de segunda mano, predominando los de nueva construcción en los años sesenta y setenta, y los de segunda mano en los últimos lustros de siglo; fue en la última década cuando llegaron unidades por encima de las 1.000 TRB -lo que hasta entonces había sido excepcional-, por lo general equipadas con modernas máquinas de triple expansión<sup>40</sup>.

La llegada de los vapores dio lugar a las primeras empresas navieras dignas de tal nombre. Hasta entonces, los navieros de la vela eran por lo general comerciantes que tenían buques como prolongación de su actividad comercial. Pero con la

---

<sup>37</sup> Valdaliso (1991), p. 114, cifra para 1885 la matrícula asturiana (9.232 TRB) muy lejos de las de Barcelona (97.022), Bilbao (78.942), Sevilla (22.826), Cádiz (20.651) y Santander (13.736).

<sup>38</sup> Valdaliso (1991), pp. 86 y 114.

<sup>39</sup> Gómez Mendoza (1989), pp. 296-297.

<sup>40</sup> Estas adquisiciones parece que fueron facilitadas por la estrategia de los armadores británicos para renovar y modernizar su flota, para adaptarla a los nuevos requerimientos del tráfico carbonero, según recoge Valdaliso (1991), p. 119, al ocuparse de la flota vizcaína.



[170]

llegada del vapor todo cambió, tanto en la organización del tráfico marítimo -se hizo posible el establecimiento de líneas regulares- como en la propia configuración empresarial. Además de ser mayores, las nuevas navieras, constituidas con forma societaria, fijaron como objeto social la prestación del servicio de transporte marítimo como actividad específica y diferenciada, y no como una mera prolongación de la actividad comercial. Surgía así la dedicación naviera como especialidad, signo de modernización similar al de otras ramas del sector servicios. Buques de vapor significaban mayores dimensiones y mayor capacidad de carga, en definitiva mayor volumen de negocio; pero por eso mismo, también mayores desembolsos para cubrir las inversiones en capital fijo, y la necesidad de disponer de una infraestructura administrativa para su explotación.

Las formas jurídicas adoptadas por las navieras del vapor fueron las personalistas, predominando las sociedades en comandita. Mediante la fórmula comanditaria, el promotor de la compañía, o el experto a quien se encomendaba la dirección, asumía el carácter de socio gestor (colectivo), mientras el resto de los socios aportaban el grueso del capital (comanditarios). Así ocurrió con la primera naviera del vapor, J. Alvargonzález y Compañía, y así ocurriría años más tarde con las de Óscar de Olavarría y de Melitón González, que no hicieron sino repetir el modelo, ampliándolo, como ocurría en otras ramas productivas<sup>41</sup>. Es cierto que también hubo navieros del vapor individuales, pero sus experiencias fueron de corta duración. Después, a finales del siglo XIX aparecieron en el panorama naviero asturiano -como en otras ramas de la industria y los servicios- las sociedades anónimas: la primera fue la minúscula Vapores Costeros, S. A., que se constituyó en 1893 con un pequeño capital; hubo que esperar a 1899-1900 para que se constituyeran tres grandes navieras: Compañía Avilesina de Navegación, S. A.; Compañía de Navegación Vasco Asturiana, S. A.; y Marítima Ballesteros, S. A. No fue, por tanto, hasta estas fechas cuando irrumpió el capital a gran escala en la navegación.

En cuanto a las mercancías embarcadas, el mayor volumen correspondió al carbón, aunque hubo también otros embarques, como los de productos siderúrgicos, manufacturas de vidrio, zinc, manteca, cerámica, ... que, si no en volumen, sí tuvieron importancia en valor. Y no nos olvidamos de otra demanda de transporte significativa, que fue la de emigrantes a Ultramar; pero, si ésta había llenado los barcos asturianos en tiempos de la vela, contribuyendo decisivamente al desarrollo naviero, cuando llegó el vapor perdió importancia relativa, al ser captada por los vapores-correo de potentes compañías de otras regiones y países, que tocaban en los puertos de Santander o Vigo.

Por lo que se refiere a la financiación de las navieras asturianas, hemos visto dos marcos temporales muy distintos: hasta la última década del siglo se asiste en Asturias a una persistente escasez de capitales, derivada de una limitada capacidad de generar rentas, y por tanto ahorro que pudiera canalizarse hacia proyectos empresariales; en consecuencia, las empresas tuvieron que financiarse acudiendo

---

<sup>41</sup> García López (1994).

a la autofinanciación, sólo parcialmente aliviada por el apoyo de “americanos”, que disponían de liquidez. La otra etapa cubre los años finales del siglo, en los que irrumpen las sociedades anónimas, lo que, en principio, implica mayor número de socios y por tanto dispersión de la propiedad; pero esto fue así sólo en parte, pues de las tres nuevas navieras, la Vasco Asturiana era prácticamente de José Tartiere, la Marítima Ballesteros era una iniciativa familiar con el respaldo de un pequeño grupo de inversores y banqueros, y sólo la Avilesina de Navegación era propiedad de un grupo de comerciantes avilesinos.

[172]

### Fuentes documentales

Archivos Históricos de Asturias (AHA), Sevilla (AHS) y Vizcaya (AHV).  
Archivo del Colegio Notarial de Barcelona (ACNB).  
Archivo Histórico de Real Compañía Asturiana de Minas-Asturiana de Zinc (AHAZ)  
Archivo Histórico de la Fundación Museo Evaristo Valle (FMEV).  
Capitanías Marítimas de Avilés, Bilbao, Gijón, Luarca y Ribadeo: Libros de matrícula de buques.

### Bibliografía

- ADARO RUIZ, Luis (1976): *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos*. Tomo I, Cámara de Comercio, Industria y Navegación, Gijón.
- APRAIZ ZALLO, Juan Antonio (1998): “Carpintería de ribera y evolución histórico-tipológica de las embarcaciones de bajura en el País Vasco. De la vela al siglo XXI”, en *Itsas memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, pp. 387-406, Museo Naval, San Sebastián.
- BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando (1968): *La marina cántabra (II). Desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*, Diputación de Santander.
- CASADO SOTO, José Luis (1993): “La arquitectura naval en Cantabria”, en Casado Soto, J. L (dir): *Barcos y astilleros. La construcción naval en Cantabria*. Puerto de Santander, pp. 15-51.
- DE LA MADRID ÁLVAREZ, Juan Carlos (1989): *El viaje de los asturianos a América*. Gijón, Silverio Cañada Editor.
- ERICE SEBARES, Francisco (1980): *La burguesía industrial asturiana (1885-1920)*. Gijón, Silverio Cañada Editor.
- FIGUEROLA, Laureano (1880): “Derecho diferencial de bandera”, discurso pronunciado ante la comisión Especial Arancelaria, en *Revista de España*, núm. 296, pp. 297, 92-112 y 523-547.
- FRAX ROSALES, Esperanza (1981): *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Madrid, Banco de España, Servicio de Estudios.
- GARCÍA LÓPEZ, José Ramón (1987): *Los comerciantes banqueros en el sistema bancario español. Estudio de casas de banca asturianas en el siglo XIX*. Universidad de Oviedo, Servicio de Publicaciones.
- GARCÍA LÓPEZ, José Ramón (1989): *El Banco de Oviedo, 1864-1874. Historia económica de un Banco de emisión*. Gijón, Mases Ediciones.
- GARCÍA LÓPEZ, José Ramón (1994): “Las sociedades colectivas y comanditarias en la dinámica empresarial española del siglo XIX”, en *Revista de Historia Económica*, año XII, nº 1, pp. 175-184.

- GARCÍA LOPEZ, José Ramón (2003): *Historia de la marina mercante asturiana. I Apogeo y ocaso de la vela (1840-1880)*, Luanco, Museo Marítimo de Asturias.
- GARCÍA LÓPEZ, José Ramón (2006): *Historia de la marina mercante asturiana. II Llegada y afirmación del vapor*. Luanco, Ed. Nobel-Museo Marítimo de Asturias.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1989): “Transportes y comunicaciones”, en Carreras Odriozola, Albert (coord.): *Estadísticas Históricas de España, siglos XIX y XX*. Madrid, Fundación Banco Exterior de España, pp. 269-325.
- MORALES MATOS, Guillermo (1982): *Industria y espacio urbano en Avilés*. Gijón, Silverio Cañada Ed.
- OJEDA GUTIÉRREZ, Germán (1985): *Asturias en la industrialización española 1833-1907*. Madrid, Ed. Siglo XXI.
- PÉREZ LORENZO, Rafael (1998): *Asturias e Inglaterra (1814-1913): Un siglo de relaciones comerciales e iniciativas empresariales conjuntas*. Oviedo, Real Instituto de Estudios Asturianos.
- PERIBÁÑEZ CAVEDA, Daniel (1992): *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*. Puerto de Gijón.
- ROIG, Emerenciá (1929) *La marina del vuitcents*, facsímil de Ed. Noray. Barcelona, 1996.
- VALDALISO GAGO, Jesús María (1991): *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*. Bilbao, Escuela de Administración Marítima.
- ZABALA URIARTE, Aingeru (1984): “La construcción naval en el País Vasco en el siglo XIX”, en *Arquitectura naval en el País Vasco*. San Sebastián, Dirección de Puertos y Transportes Marítimos del Gobierno Vasco.