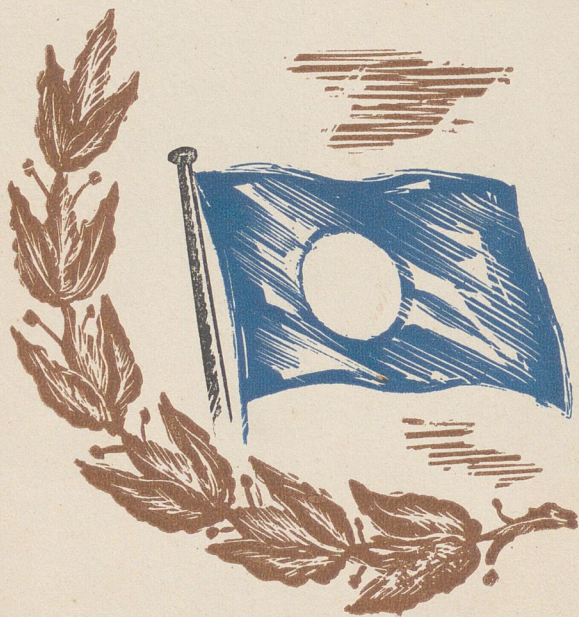


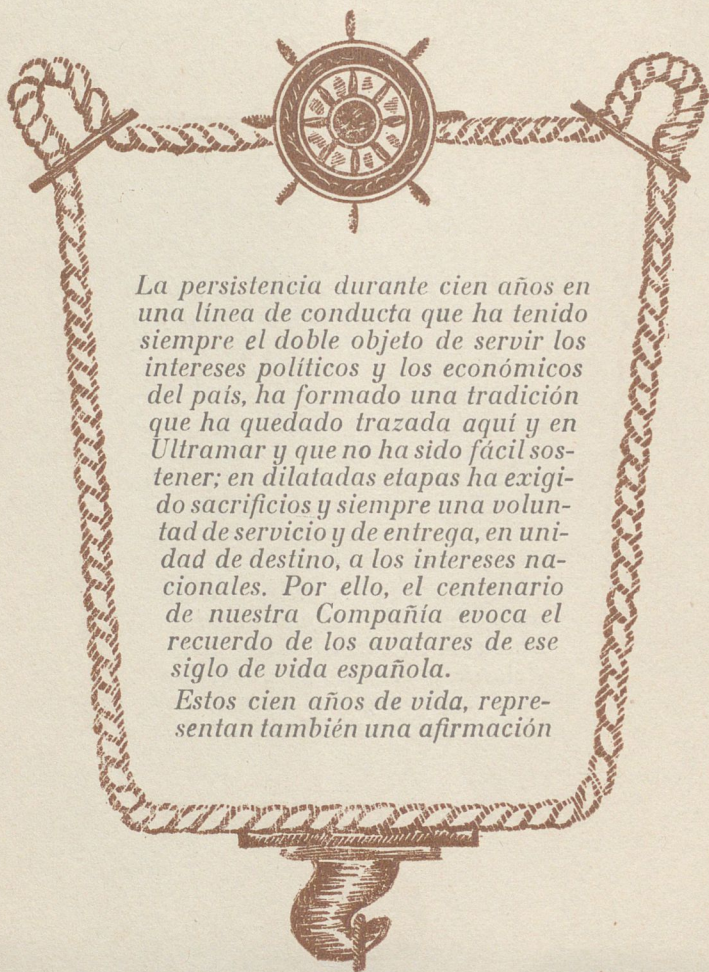
CENTENARIO DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA



1850 * 1950



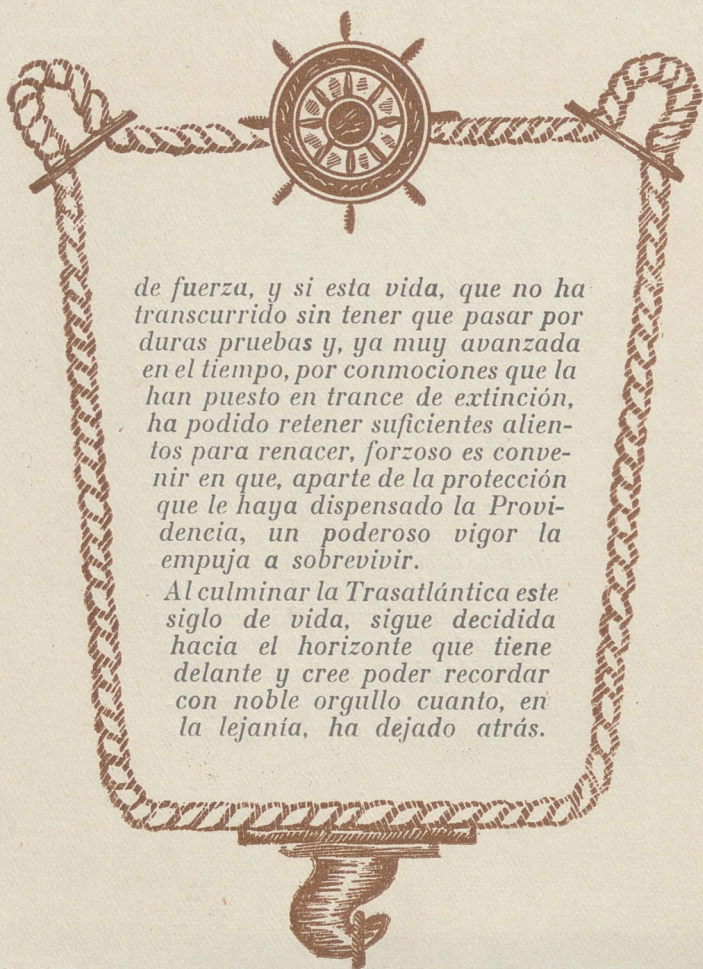
R. 136474



La persistencia durante cien años en una línea de conducta que ha tenido siempre el doble objeto de servir los intereses políticos y los económicos del país, ha formado una tradición que ha quedado trazada aquí y en Ultramar y que no ha sido fácil sostener; en dilatadas etapas ha exigido sacrificios y siempre una voluntad de servicio y de entrega, en unidad de destino, a los intereses nacionales. Por ello, el centenario de nuestra Compañía evoca el recuerdo de los avatares de ese siglo de vida española.

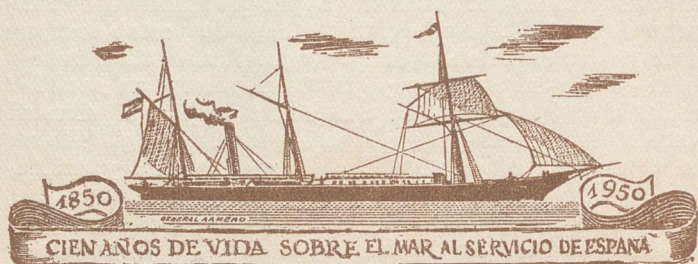
Estos cien años de vida, representan también una afirmación

T.176396
C.71229565



de fuerza, y si esta vida, que no ha transcurrido sin tener que pasar por duras pruebas y, ya muy avanzada en el tiempo, por conmociones que la han puesto en trance de extinción, ha podido retener suficientes alientos para renacer, forzoso es convenir en que, aparte de la protección que le haya dispensado la Providencia, un poderoso vigor la empuja a sobrevivir.

Al culminar la Trasatlántica este siglo de vida, sigue decidida hacia el horizonte que tiene delante y cree poder recordar con noble orgullo cuanto, en la lejanía, ha dejado atrás.



EN 2 de marzo de 1850, el General O'Donnell, en Santiago de Cuba, firma el siguiente decreto: «Vengo en conceder el establecimiento de un vapor, para hacer la navegación de Cuba a Guantánamo, con privilegio de ocho años, sin perjuicio de los barcos de vela que se dediquen al mismo tráfico, pudiendo los interesados introducir y abanderar el vapor, depositando en Cajas Reales los derechos, hasta la resolución de S. M., con la condición de poderse vender el buque sin conocimiento y aprobación del Gobierno, el cual podrá disponer de él en caso de guerra, con indemnización.» Don Antonio López y López inicia, con esta concesión, sus actividades navieras y crea la célula de lo que después será la Compañía Trasatlántica.

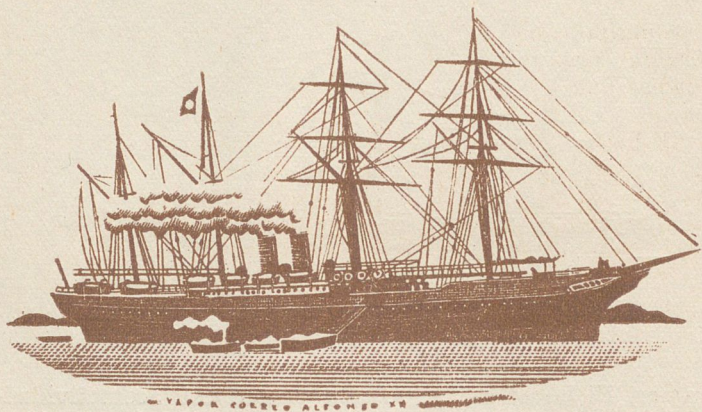
Sirve esta línea, el vapor «General Armero», uno de los primeros de hélice que construyeron los Astilleros Ambrose W. Thompson, de Filadelfia, y desde luego el primero propulsado de este forma que navegó con bandera española. Con él, por vez primera, la contrasena azul con disco blanco, navega los mares.

Nos hallamos en aquel momento en que el vaopr constituía un repertorio de posibilidades que los grandes hombres de negocios querían aprovechar desde sus comienzos, aplicándolas especialmente a los transportes y D. Antonio López llega a España en 1856 y crea en Alicante una línea de vapores dedicada a unir el centro de España con Europa, con ocasión de la implantación de la línea ferroviaria Madrid-Alicante, mediante un servicio de Alicante a Marsella atendido por tres buques, cuyos nombres simbolizan la empresa: «Madrid», «Alicante» y «Marsella» y que fueron los primeros vapores que ondearon la bandera española en puertos de Europa.

Simultáneamente a esta realización, ya con miras a un porvenir próximo, D. Antonio López piensa en las necesidades que el Estado español tiene de establecer un servicio regular de vapores que mantenga el contacto entre España y las Antillas y pronto convierte en realidad sus pensamientos, sumando a aquellos buques el «Ciudad Condal», el «París» y el «General Armero». Con ello ve hecho realidad el mejor sueño de su juventud y, trasladado definitivamente a Barcelona, encuentra aquí campo, en un ambiente de energía y acometividad creadora, para el desarrollo de las amplias actividades mercantiles y financieras, que además de las puramente navieras, ejerció con el empuje y el éxito que aseguraron su solidez.

Recién creada la Compañía Trasatlántica en 1881, fallece D. Antonio López. Poco más de año y medio presidió su Junta de Gobierno. De lo que fué su labor naviera para el fomento de la economía nacional, son muestra elocuente las siguientes cifras: el comercio de Puerto Rico con España de 3.958.720 pesetas que representaba en 1870, ascendió a 12.006.514 en 1884; el de Cuba, que en 1860 era de 55.382.725 pesetas, alcanzó la cifra de 85.806.525 no más que en el período de cinco años. Desde el punto de vista de los intereses del Tesoro Público, consignaremos que los ingresos que le producía al Estado el transporte de la correspondencia en aquella época, no bajaban de 5.375.000 pesetas al año y las economías que representaban las rebajas que disfrutaban las tarifas oficiales del servicio de las Antillas, le produjeron al Gobierno, durante los años de 1872 a 1885, más de 65 millones y medio de pesetas. Dejó puestos, firmemente, los fundamentos de la industria de construcción naval en España, al crear la factoría de Matagorda, en Cádiz, que tuvo el dique mayor del mundo en su época, de 156 metros de longitud y en la que, más tarde, en 1889, fué construído el primer buque a vapor totalmente hecho en España: el «Joaquín del Piélagos».

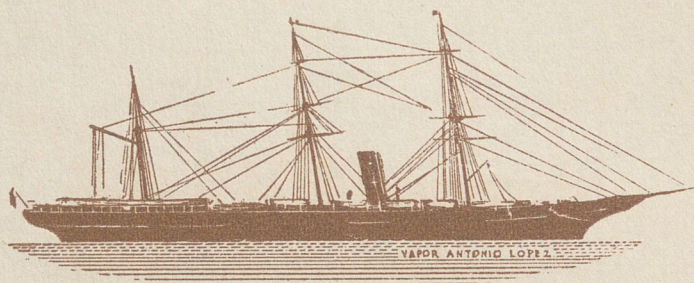




Los años siguientes, establecen la línea progresiva que siguió la Trasatlántica en el curso de sus servicios, manteniéndolos con Estados Unidos, Cuba, Panamá, Puerto Rico, Argentina, Filipinas, Marruecos y Fernando Póo. Podemos afirmar que en 1891, la Trasatlántica, que aún se anunciaba como «Compañía Trasatlántica (Antes A. López y Cía.)», lo que indica el prestigio que tenía la Empresa creadora, se halla en una juventud fuerte y vigorosa. Sus barcos pueden competir con los mejores de la época y en ello se ha consolidado una tradición que ha de servir de norma a todos sus servicios del porvenir. Las Antillas y Filipinas aún son posesiones españolas, territorios españoles, y el cambio de mercaderías y pasajeros puede considerarse como un servicio nacional. A través del mar, dentro de estos barcos, no se pierde el contacto con España, la Habana o Manila son puertos españoles y los españoles que dejan la Península, no se consideran propiamente emigrantes.

Es curioso el análisis del crecimiento de la Trasatlántica y siguiéndolo año a año advertimos hasta qué punto los sucesos prósperos y adversos de España afectan íntimamente a la Compañía, permitiendo seguir en ella los pasos de la historia nacional. Ninguna empresa mercantil, comercial o financiera de España, puede mostrar, a lo largo de su vida, un reflejo más fiel de las horas prósperas y adversas del país. En el reloj de la historia, apuntan unas de las más dramáticas para España y, por lo tanto, las más tristes también para la Compañía Trasatlántica: las de la pérdida de nuestras posesiones en Ul-

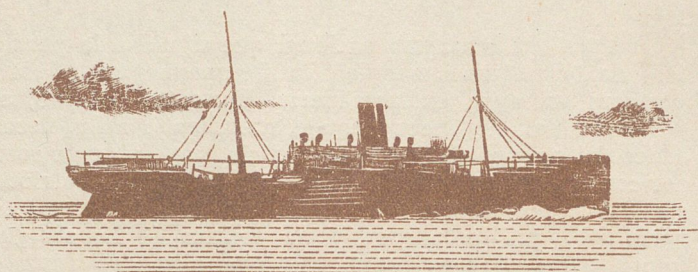




tramar. El haber salido de esta prueba con acometividad y pujanza, indica la fuerza de una organización naviera que no vaciló nunca en poner todos sus recursos al servicio de España sin mirar la cuantía de sus sacrificios y con la seguridad de hacer frente a todas las circunstancias, segura de la profundidad de sus raíces.

En este período, la Compañía Trasatlántica se entrega plenamente a una misión de carácter nacional. Sus servicios dan el sentido de lo que significa una responsabilidad en los momentos más graves y decisivos en la historia de un país. Sus hombres y sus barcos se entregan plenamente a todas las operaciones de transportes de tropas y de material y, más tarde, las de repatriación y abandono. Estos servicios se hicieron con 53 barcos propios y 46 arrendados. Los transportes de tropas realizados tanto a la ida como al regreso, representan un esfuerzo que admiró a propios y extraños, pues esta misión ofrecía dificultades casi insuperables por el apremio que las circunstancias exigían en cada momento, por las épocas de grandes temporales de invierno en que hubo que hacer las expediciones y por el estado lamentable en que se realizó la repatriación de miles de soldados, y todo esto se consiguió sin haber sufrido el más pequeño accidente, en tantos y tan repetidos viajes, que afectase a los buques o a los hombres y material transportados.

La Trasatlántica llegó a transportar a las Antillas, en treinta y tres buques, 240.823 hombres. La mayoría de los barcos excedieron en millaje recorrido en un año las cuarenta mil millas que en Inglaterra se acostumbra a tomar como tipo para estimar lo que debe ser un buen empleo comercial de la nave. El vapor «Antonio López», recorrió en el año 1895, setenta y cinco mil doscientas dieciséis millas, o sea casi el doble de lo señalado como



VAPOR MONTSERRAT

máxima navegación anual. Como muestra de la rapidez en la navegación, consignaremos el caso del vapor «Covadonga»: salió de La Coruña, con tropas para la Habana, el 7 de septiembre y el 3 de octubre, a los veinticinco días, se encontraba de nuevo fondeado en Vigo, después de haber dejado en La Habana su expedición, y en condiciones de retornar otra vez.

En la campaña de Filipinas, en el espacio comprendido entre el 22 de agosto y el 20 de septiembre de 1896, la Compañía embarcó en sus buques, un total de 39 mil soldados, con su impedimenta y armamento, sin contar la gran cantidad de material de guerra, que asimismo hubo que transportar en este tiempo.

En estos servicios, que conviene recordar a fin de que no permanezcan olvidados para la historia, recorrieron sus buques, dos millones trescientas cuarenta y siete mil seiscientas millas; consumieron doscientas ochenta y cuatro mil toneladas de carbón y requirieron el trabajo de tres mil ochocientos cuarenta hombres, para tripularlos. Perdió la Compañía, por la acción enemiga, cinco buques y varios de ellos con exposición de sus vidas, burlaron el bloqueo de la Armada americana, entre ellos, y por dos veces, el «Montserrat», al mando del capitán Deschamps.



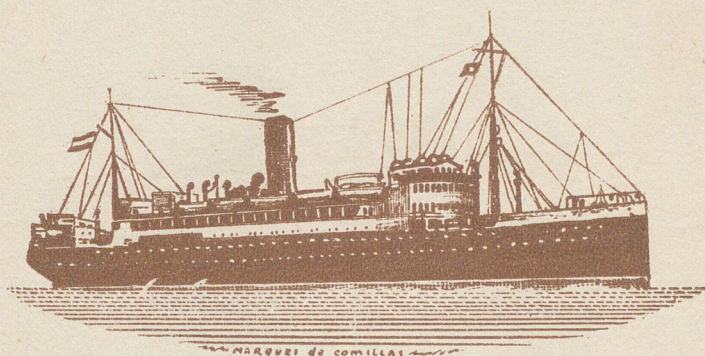


DESPUÉS del marasmo nacional que siguió a la pérdida de las últimas colonias, la Compañía Trasatlántica adquiere un auge extraordinario. En corto período, aumenta su flota en trece buques, atendiendo a las necesidades del momento, a la competencia que había de sostener con los demás países de Europa y al sentido patriótico que la inspiró siempre, de hacer cuanto estuviera de su parte para que la independencia política de las antiguas colonias, no se convirtiera en desviación definitiva de aquellos nuevos países hacia España. Se habían marchado de Cuba y Filipinas muchas cosas, pero quedaban aún los barcos que iban y venían y, en esta función, que no era solamente comercial si no política, la Trasatlántica puso su esfuerzo constante, haciendo uso de cuantos recursos disponía.

Podemos afirmar que éste es el período de su máximo florecimiento. Quizá esta culminación la consigue con la construcción de sus dos barcos «Reina Victoria Eugenia» e «Infanta Isabel de Borbón» a los que luego habían de seguir, construídos ya totalmente en España, el «Cristóbal Colón», el «Alfonso XIII», el «Manuel Arnús», el «Juan Sebastián Elcano», el «Marqués de Comillas», el «Magallanes», el «San Carlos» y el «Santa Isabel».

Durante la guerra de 1914, la conducta de la Trasatlántica no se apartó de su tradición de servicio a los superiores intereses de la comunidad nacional. En un ambiente de especulación en el que tantos afirmaban sus medios comerciales y, en una euforia desenfrenada, multiplicaban sus beneficios, la Trasatlántica fiel a sus principios, no varía sus normas y, lejos de incrementar sus negocios marítimos, los ve disminuídos por la circunstancia singularmente adversa en que ha de hacer su navegación, en estricto cumplimiento de sus contratos con el Estado, que equivalía a subordinar los intereses propios a los de la economía nacional.

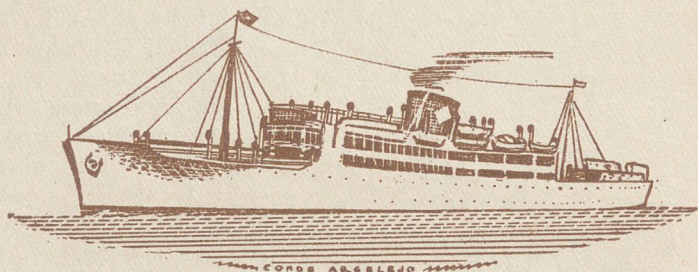
Tan pronto como estalló la guerra, la Compañía se puso a disposición del Gobierno para aceptar de antemano las medidas que éste juzgase pertinentes con relación a servir las necesidades económicas del país, amenazado gravemente por las perturbaciones que en este aspecto podía traer la conflagración. En virtud de este diálogo, se estudió un plan de abastecimiento de España, tanto de víveres como de combustible y algodón, sin que por ello sufrieran perturbaciones ostensibles los servicios oficiales. Para estos efectos, la Trasatlántica dispuso ex-



pediciones extraordinarias de vapores. Asimismo, secundando las gestiones de exportadores para sustituir con los mercados de América la falta de los europeos cerrados por la guerra, no sólo acudió a una rebaja en los fletes, sino que estableció para algunos puertos, nuevas escaladas y servicios por trasbordo.

Terminada la guerra de 1914 y pasado el período de ganancias que no fueron constructivas, los efectos de la contienda repercutieron en todos los sectores de la Industria y del Comercio y muy especialmente en la navegación, por el exceso de tonelaje construido durante la guerra y la baja considerable, cada vez más acentuada, de los tráficos de importación y exportación. Por este fenómeno, todos los Gobiernos de los Países marítimos de Europa, se vieron precisados a adoptar medidas que de algún modo protegieran su navegación comercial. España, en este movimiento restaurador, quedó rezagada y en condiciones de inferioridad respecto con relación a los demás países y en especial con sus más fuertes competidores, Francia e Italia. La falta de medidas protectoras en nuestros tráficos marítimos, más necesarias en España que en otros países por la modestia de nuestro comercio exterior, produjo la decadencia de nuestra navegación comercial y en esta situación, la Compañía Trasatlántica tuvo que renunciar a sus aspiraciones y verse día a día situada en condiciones de inferioridad con las Compañías rivales del extranjero, que contaban con eficaces auxilios de sus Estados.

El cambio político que hubo en España en 1931 aportó un grave factor adverso en la vida de la Compañía Trasatlántica, ya que, por vez primera se interrumpieron, en



el año 1932, las relaciones contractuales entre el Estado y la Compañía, al quedar anulado, por decisión unilateral del Gobierno, el contrato de Comunicaciones Marítimas entonces vigente. Orientada la Empresa hacia los servicios contractuales, especialmente planeada su flota para cumplir con las exigencias de los mismos, se ve obligada a amarrar la mayor parte de sus buques. Así, en el año 1933, no cuenta sino con tres de sus siete líneas: la del Cantábrico, Cuba, Méjico, Nueva York; la del Mediterráneo, Cuba, Nueva York y Centro América; y la del Mediterráneo, Venezuela, Colombia.

Cuando surge la guerra civil española en 1936, los buques de la Compañía se hallan dispersos y fueron todos ellos a manos del poder marxista, excepto el pequeño y viejo «Mogador», al que le cupo el honor de luchar por España en la Ría de Sevilla. Perdidos o destruidos unos en actos de guerra, desposeída de otros, tales el «Juan Sebastián Elcano», que quedó en la U.R.S.S., y el «Manuel Arnús», retenido por Méjico, la Trasatlántica no pudo reagrupar bajo su pabellón, después de nuestra guerra civil, más que el «Marqués de Comillas», el «Magallanes», el «Habana» y el «Manuel Calvo», y con ellos reanudó las comunicaciones entre España y América.

No han sido fáciles después las circunstancias, para la Compañía Trasatlántica. Necesitada de mucho mayores medios de producción, al forzoso paréntesis impuesto por la última guerra mundial, han venido a aplazar la reconstrucción de su flota, dificultades de orden económico de nuestro país, de todos sabidas. Las divisas que tan abundantemente han producido sus buques, han tenido que ser aplicadas, a través del Estado, a necesidades más apremiantes para el conjunto de los intereses de la Nación, que la adquisición de buques. He aquí un extremo, éste,

el de la íntima y forzosa solidaridad de todos los sectores de la producción, que invita a la meditación. La marina mercante nacional y la Trasatlántica con el mayor porcentaje, no sólo ha atendido a nuestras necesidades de transporte para la importación y la exportación en momentos en que el tráfico extranjero no ha existido o se ha hallado muy disminuído, sino que ha contribuído con su propio sacrificio, en muy grande proporción, y la Compañía con el mayor volumen de divisas, a poder dotar a nuestra industria de primeras materias sin las cuales, momentos que han sido difíciles, habríanse convertido en graves.

No sólo para la Compañía habría sido satisfactorio el poder reforzar rápidamente su flota con unidades adquiridas en el extranjero, a punto para navegar, en momentos en que no estaban todavía terminados los buques de programación nacional y tan desproporcionada era la acumulación de tráfico con los medios para moverlo, sino que también hubiera sido de beneficiosa repercusión para la economía del país el incrementar la producción de divisas, pero inaccesible tal solución, por imperio de las circunstancias, la Trasatlántica canalizó hacia el interior la necesidad de modernizar y aumentar su flota, adscribiendo a ella el «Castillo Ampudia» y después el nuevo buque-motor «Conde de Argelejo», armados ambos por la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante.

A. P.



*Se acabó de imprimir en los
talleres de la Imprenta Vêlez,
Mayor de Gracia, 54, en
Barcelona el día 25 de No-
viembre de 1950, año del cen-
tenario de la fundación de
la Compañía Trasatlántica*

