

# ANTONIO LÓPEZ Y LÓPEZ

## y los Correos Marítimos Españoles a las Antillas Españolas 1862-1898.

### ANTECEDENTES

Los Correos-Marítimos con las Antillas Españolas, prestaban servicio desde junio de 1858, mediante cuatro vapores, "Berenguer", "Europa", "Ter" y "Almogabar", que pertenecían a la unión de la Sociedad de Navegación e Industria, que junto a la Casa Bofill, Martorell y Cía., radicadas en Barcelona, constituían la Cía. de Vapores Correos Transatlánticos. Precisamente el "Almogabar", sería el último vapor que realizaría el trayecto con que terminaron los viajes de la Compañía de Vapores Correos Transatlánticos, efectuado el 31 de diciembre de 1861 salió desde el puerto de Cádiz con destino a La Habana y haciendo escalas en Canarias, Puerto Rico y Santo Domingo.

El 10 de septiembre de 1861 se abrieron las ofertas presentadas por dos empresas navieras españolas que concurren por la adjudicación de un contrato definitivo, la de D. Antonio López y Cía., de Alicante, representado por D. Carlos Eizaguirre, en el que se comprometía a verificar el servicio de conducir la correspondencia entre la Península y las Islas de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, con sujeción al pliego de condiciones que había sido aprobado por S.M. y, la de D. Eusebio Golart y D. Sabino Ojera, que también se sometían al pliego de condiciones antes referido.

La licitación le fue adjudicada a D. Carlos Eizaguirre, representante de la compañía de D. Antonio López y Cía. de Alicante, al resultar más económica. Es de esta manera que desde el 1 de enero de 1862 comenzó un nuevo servicio de contratos definitivos entre el gobierno y una compañía naviera que hiciera la prestación de los servicios de correos imprescindibles para mantener comunicados a España y sus diversas colonias americanas.

### Los Correos Marítimos Españoles a las Antillas Españolas (1862).

Como dijimos, el contrato firmado por O`Donnell en 11 de septiembre de 1861, adjudicó a favor de la socie-



**12 enero de 1860. Habana a Cádiz.** Transportada por la Cía. de Vapores Transatlánticos, por el Vapor "Ter". (Col. C. Echenagusía).

dad Antonio López y Compañía la concesión para realizar los viajes de los Correos Marítimos.

Esto motivó que A. López se diera rápidamente a la tarea de preparar una nueva flota, ya que los vapores que tenía, además de estar ocupados en la línea del Mediterráneo<sup>1</sup>, eran pequeños para esta nueva línea, para lo que se requería barcos de mayor capacidad y de mayor potencia de máquinas y velocidad. La flota hacia las Antillas contó con ocho vapores según las condiciones establecidas en el pliego de condiciones, la flota a su vez debía también cumplir con el programa de viajes ultramarinos que habían sido estipulados y que tenía como inicio de sus actividades el cercano mes de enero de 1862.

De acuerdo con el pliego de condiciones (de la R.O. 20 noviembre de 1861) se establecía que los buques saldrían:

*A partir de 1862, desde la Península hacia las islas de Puerto Rico, Sto. Domingo y Cuba.*

*Desde Cádiz, los días 10 y 25 de cada mes.*

*Y de La Habana, los días 15 y 30 de cada mes, exceptuando el mes de febrero que saldrán de La Habana el día 28 en vez del 30.*

*Debiendo avisar al público, que la correspondencia en los buzones debía depositarse entre los días 7 y 22 de cada mes.*

<sup>1</sup> Sobre esta línea de vapores, Francisco Garay Unibaso, en su magnífico libro "Correos marítimos españoles" narra:

"A esta línea de navegación creada para enlazar Alicante con Marsella se la conoció con el nombre de la línea del Mediterráneo, iniciándose en Cádiz, de donde salía un vapor todos los viernes, luego hacía escala en Málaga-Alicante-Barcelona-Marsella, siendo la salida del puerto de Alicante los miércoles, en combinación con la llegada del tren procedente de Madrid. De Marsella salía los martes, después de la llegada de los trenes procedentes de los distintos puntos de Europa.

Con la creación y puesta en marcha de esta Cía. naviera, el crédito de Antonio López se afianzó en España, animándole a continuar en el primer plano de la economía del país y además de otro tipo de inversiones, sigue pensando en las comunicaciones marítimas del Estado y principalmente en la línea de las Antillas donde sus recuerdos y relaciones son mayores, no pudiendo tampoco evadirse de la idea de monopolizar estos servicios. Ya está asentado en la línea del Mediterráneo que le permite controlar el tráfico costero desde Cádiz a Marsella, por lo que ve con satisfacción poderlo prolongar hasta Cuba, cuyo comercio conoce y domina."...

## Breve reseña biográfica de Antonio López y la Cía. Trasatlántica Española.

Nació Antonio López y López en el año de 1817, en Comillas (Cantabria). Huérfano desde muy joven, marcha a Andalucía a casa de unos familiares dedicados al comercio al pormenor. Con un talento natural muy pronto aprendió las primeras nociones de lo que era ese comercio.

Se traslada a Cuba en 1830, instalándose en la ciudad de Santiago de Cuba, iniciando hacia 1835 un negocio propio dedicado al comercio de paños. Los negocios prosperan y en 1837 se le haya instalado en La Habana, desde



Antonio López y López,  
fundador de la Compañía Trasatlántica

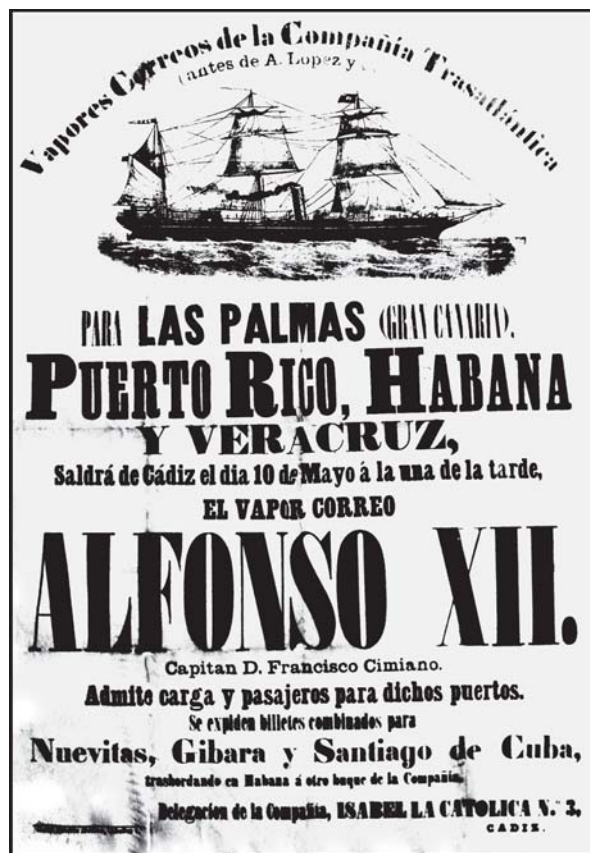
donde inicia su gran expansión comercial basada en la importación-exportación de todo tipo de mercancías, para ello contó de la ayuda de su hermano Claudio y de D. Manuel Calvo.

En 1847 contrajo matrimonio con la hija de un comerciante catalán, sería por mediación de ella que conoce a D. Joaquín Eizaguirre, un ingeniero de caminos, que poco después le presentaría a Patricio de Satrústegui, representante de maquinaria de una compañía inglesa.

Este grupo de hombres formado por Patricio de Satrústegui, Joaquín de Eizaguirre, Manuel Calvo y Claudio López, todos ellos bajo la dirección y el capital de Antonio López, serán los motores de la expansión comercial de la compañía "La California", creada en 1835, que fue la primera empresa propia de Antonio López.



Claudio López, Marqués de Comillas.



Cartel anunciador del Vapor Correo Alfonso XII, de la Compañía Trasatlántica (antes de A. López y Cía). De Cádiz a Las Palmas, para los puertos de Nuevitas, Gibara y Santiago de Cuba. (Cortesía de Á. Laiz).

Las comunicaciones con Cuba y hacia el exterior de la isla, en esa primera mitad del siglo XIX, presentaban serias dificultades, sobre todo en la frecuencia de los viajes de los vapores que tocaban puertos de la Isla. El comercio necesitaba de medios eficaces para mover sus mercancías y esto fue admirablemente aprovechado por un emprendedor como era Antonio López, que vio la necesidad de crear una línea de navegación de cabotaje, que naciendo en Guantánamo, llegara hasta la propia Santiago navegando por el norte de la isla haciendo escala en todos sus puertos, donde además de embarcar y desembarcar las distintas mercancías, podría distribuir correspondencia.

Esta línea se inauguró en 1852, al entrar en servicio el "General Armero", considerado como el primer vapor español movido por hélice. Fue construido en USA bajo la dirección del P. Satrústegui y bautizado con ese nombre en honor del general Armero, Capitán General de Cuba y que fue el que indujo a O'Donell para que con fecha 5 de marzo de 1851 le concediese a Antonio López el establecimiento de esa línea.

En 1853 viajó a España Antonio López, con sus socios y familiares con el propósito de introducirse en su tejido económico, especialmente con el plan concebido de utilizar los ferrocarriles nacionales y sobre todo la línea férrea Madrid-Alicante, que estaba construyendo el marqués de Salamanca para unir Madrid con el Mediterráneo por el puer-



**15 de noviembre de 1878. Habana a Barcelona.** Transportada por la Compañía Trasatlántica, por el Vapor "Ciudad Condal".  
Col. C. Echenagusía).

to de Alicante. Esta línea ferrea se convertiría desde entonces en el puerto de mar por excelencia de Madrid.

La prolongación de esta línea férrea hasta París, uniendo por mar Alicante con Marsella, fue una idea de Antonio López que convertiría en realidad en 1857. Creó la sociedad "A. López y Compañía" con sede social en Alicante y delegaciones en Cádiz, Barcelona y Marsella. Esta línea que pasó a llamarse "línea del Mediterráneo" estaba formada por tres vapores: el "Alicante", "Madrid" y "Marsella", construidos bajo la supervisión de Satrústegui en los astilleros Denny, de Dumbarton, Escocia.

La línea acercaba Madrid a París, en sólo cuatro días, a diferencia de los ocho que se tardaban viajando en la diligencia Madrid-Irún-Burdeos-París. La noticia fue ampliamente difundida en la prensa de la época y por medio de carteles. Un ejemplo de ellos aparece ilustrado en estas páginas.



**24 de abril de 1888. Habana a Barcelona.** Transportada por la Compañía Trasatlántica, por el Vapor "España". Col. C. Echenagusía).

### La flota del Atlántico preparada por "A. López y Cía." para cubrir el servicio de correos-marítimos a las Antillas de acuerdo con el contrato (1861/1866).

La flota del Atlántico para cubrir la línea de las Antillas, tuvo la suerte de formarse con relativa rapidez, aprovechando los problemas financieros que habían arruinado la Sociedad Trasatlántica Belga, que había sido creada para enlazar con buques de vapor a Bélgica y la América del Sur, esto permitió la adquisición de varios vapores a A. López, que fueron luego presentados a las autoridades españolas para su comprobación y aceptación, de acuerdo con lo estipulado en el pliego de condiciones previamente establecido.

El primer vapor presentado a reconocimiento fue el "ISLA DE CUBA" (anteriormente bautizado como "Príncipe Alberto; y ex-Duque de Brabante" 1861-1877).

La siguiente lista corresponde a la descrita en el trabajo de Francisco Garay Unibaso, anteriormente mencionado.

- "SANTO DOMINGO" (ex-Leopoldo I) después "Santander" (1861-1866);
- "CANTABRIA" (ex-"Bélgica" 1861-1871);
- "CANARIAS", (ex-"Constitución" 1861-1871);
- "ISLA DE PUERTO RICO" (ex-"Vigo" 1861-1886);
- "VILLA DE PARÍS", (ex-Lisbonne 1861-1871);
- "CIUDAD CONDAL" (ex-"Rio Janeiro" 1861-1867);
- "ESPAÑA" (ex-"Congreso" 1861-1890);
- "PRINCIPE ALFONSO" (1863-1868) después "Guipúzcoa" (1869-1894);
- "INFANTA ISABEL" (1863-1868) después "Comillas" (1869-1890);
- "ANTONIO LÓPEZ" (1866-1882), después "P. Satrústegui" (1882-1892);
- "SANTANDER" (ex-"Santo Domingo" 1866-1871).

### El vapor ALFONSO XII.

El primer buque de la Trasatlántica bautizado como ALFONSO XII, fue construido por Mr. William Denny & Brothers, de Dumbarton. El ALFONSO XII fue modelado y construido expresamente bajo las órdenes de la conocida Empresa de Antonio López y Cía.

El vapor correo ALFONSO XII, se perdió en aguas de la Gran Canaria. Un telegrama de la Agencia Fabra de 13 de febrero de 1895, lo Anunciaba así:

*"En la mañana del 14 actual, una sensible noticia: el magnífico vapor correo ALFONSO XII, de la Compañía Trasatlántica (antes A. López y Compañía), que había salido de Cádiz, con rumbo a la Habana, el día 10, y de Las Palmas (Gran*



**Vapor Alfonso XII. (1875).**

*Canaria) a las tres de la tarde del 13, chocó con el bajo llamado Gando, cerca de la costa sur de dicha isla, frente a la punta de Melenara, y se fue a pique pocos minutos después del siniestro en un fondo de 20 brazas de agua; salvándose afortunadamente, a costa de grandes esfuerzos, los pasajeros y tripulantes, cuyo número ascendía a 248."*

En el ALFONSO XII se remitía a Cuba, además de la correspondencia oficial y particular, y de valioso cargamento, los diez millones de reales, en oro, que había dispuesto el Sr. Ministro de Ultramar para atender a las necesidades más urgentes del Tesoro de Cuba.

La Compañía Trasatlántica dictó inmediatamente las órdenes necesarias, que fueron transmitidas por telégrafo, para facilitar a los pasajeros todos los recursos que pudie-

ran necesitar, corriendo los gastos por cuenta de la Compañía, así como pasaje para las Antillas, o para cualquiera otro punto donde quisieran embarcar, a todos los que no prefiriesen aguardar la llegada de otro vapor que salió de Cádiz para reemplazar al ALFONSO XII.

El Ministro de Marina dispuso que la goleta de guerra CERES, fondeada en Tenerife, saliera para Las Palmas cuando el estado de la mar lo permitiese, para prestar los auxilios convenientes, y reconocer el sitio donde ocurrió la varada del ALFONSO XII.

El día 20 llegó al mismo punto el vapor CIUDAD DE CÁDIZ, también de la Compañía Trasatlántica, conduciendo a bordo cinco buzos y el material necesario para procurar extraer del mar la correspondencia, los caudales y la carga. En el momento de su hundimiento, el barco transportaba diez cajas de oro de las que posteriormente se recuperarían nueve a cargo de los buzos contratados por la compañía.

**Carlos ECHENAGUSÍA  
MADRID.**

#### **Bibliografía consultada**

Garay Unibaso, Francisco. "Correos Marítimos Españoles". Vol 4. Pags. 29/35, España 1996.

La Ilustración Española y Americana. 1875, núm. 4, pág. 99.

Barreras Artilles, José. "El Alfonso XII". Un siglo bajo el mar.