



HISTORIA INDUSTRIAL

Industrial History Review

Advancing the understanding of industrialization processes

This manuscript has been accepted for publication in an upcoming issue of *Revista de Historia Industrial–Industrial History Review* (RHI–IHR). This early-view version has not gone through proofreading, copy-editing, or formatting. The production process may introduce minor changes, which will not affect the academic content of the article.

Suggested citation: Rotllan, Lluís. 2024. ‘Adaptándose al cambio tecnológico: los consignatarios de buques del puerto de Barcelona en el paso de la vela al vapor (1849-1900)’. *Revista de Historia Industrial–Industrial History Review*. doi: <https://doi.org/10.1344/rhihr.41314>.

Received: 7 December 2022; *Accepted:* 7 May 2024; *Published online:* 8 May 2024

Fecha de recepción: 7 Diciembre 2022 – *Fecha de aceptación:* 7 Mayo 2024;
Publicado online: 8 Mayo 2024

ISSN: 1132-7200 | Online ISSN: 2385-3247 | © RHI-IHR



Copyright © RHI-IHR 2022. This document is under a Creative Commons Attribution 4.0 International License. To see a copy of this license click here <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.

Adaptándose al cambio tecnológico: los consignatarios de buques del puerto de Barcelona en el paso de la vela al vapor (1849-1900)

LLUÍS ROTLLAN (Investigador Independiente)

 <https://orcid.org/0000-0003-4324-2678> | lrotllan@telefonica.net

Adjusting to technological change: Ship agents in the port of Barcelona during the transition from sail to steam (1849-1900)

ABSTRACT

Shipping agents have not been thoroughly studied in terms of their historical origins and their evolution to meet the changing needs of shipowners, particularly in distant locations. This research aims to demonstrate that the modern shipping agent emerged from the transition from sailboats to steamships in the port of Barcelona, fundamentally reshaping a profession with deep historical roots. The advent of steam propulsion brought about significant changes, transforming shipping agents from skilled professionals with limited responsibilities to individuals entrusted with power of attorney by shipowners. As a result, they became pivotal figures in maritime transport, wielding considerable influence on the docks.

KEYWORDS: Shipping agent, shipowner, maritime history, Barcelona's port

JEL CODES: L22, L84, N73, L91

1. Introducción

El paso de la vela al vapor supuso importantes cambios estructurales en el comercio marítimo. Estos cambios no solo representaron unas mejoras técnicas que influyeron en la seguridad y rapidez de los buques, sino que también afectaron a aquellas operaciones que se realizaban en los muelles.

En la época de preeminencia de la vela, operaciones como la carga, descarga, almacenaje, pago de aranceles, custodia de la mercancía o trámites de embarque eran responsabilidad directa del capitán del buque, aunque en ocasiones una parte de las mismas las compartía con los consignatarios. Pero cuando el vapor tomó el protagonismo esto cambió, ya que tenía mucha importancia por cuestiones económicas y de regularidad temporal que el buque estuviera el menor tiempo posible en el puerto. Como consecuencia de ello, el armador exigía al capitán rapidez y seguridad en la navegación en lugar de responsabilidades de intendencia burocrática y administrativa (García Domingo 2017, p. 111). Fue en este momento cuando irrumpió con fuerza la figura del consignatario que, como representante contractual del naviero, asumió aquellas funciones que realizaba el

capitán cuando tocaba puerto y, de esta forma, transformó la profesión y la configuró de la manera como la conocemos en la actualidad.

Existen muchos trabajos publicados sobre la transformación del transporte marítimo debido a la substitución de la vela por el vapor en el siglo XIX, pero todos ellos se han enfocado desde el punto de vista tecnológico o naviero, y no desde lo que esta novedad supuso en cuestiones organizativas. También son muy numerosos los trabajos sobre el consignatario moderno del siglo XX. Pero la aparición de la figura moderna del consignatario, hija de este cambio, es un tema que ha sido tratado solo tangencialmente por la historiografía por autores como Valdaliso (1992, 2000), Rodrigo (2005), Alió (2009) o García Domingo (2005) entre los españoles, y Ville (1981, 1993) o Miller (2012) entre los extranjeros.

En el paso de la vela al vapor, el consignatario de una forma paulatina fue transformando una actividad que hasta entonces era laboral especializada en otra de elevado contenido de representatividad empresarial. Es decir, pasó de ser un laborador cualificado en el ámbito portuario a una figura que podríamos considerar como la aristocracia de los muelles (Miller 2012, p. 64). Esta mutación se produjo lentamente a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XIX, en el que las variaciones tanto del número como de las rúbricas de consignatarios que se dedicaban a esta actividad fueron constantes. En este período algunos consignatarios hacían funciones que podríamos considerar incompletas, en la medida como entendemos la profesión en la actualidad, aunque otros realizaban actividades que superaban sus responsabilidades, ya que a menudo se mezclaban con las de naviero, comerciante, agente de aduanas, intérprete, corredor de buques o agente de seguros.

La transformación de los buques de vela a vapor supuso una serie de innovaciones técnicas, que afectaron a la rapidez y regularidad de todas las flotas que se dedicaban al tráfico de mercancías y pasajeros. Esto tuvo especial incidencia en la obsolescencia de la flota matriculada en Barcelona que por su importancia numérica lo padeció de una forma más significativa (Valdaliso 1992, p. 79). El paso de la vela al vapor supuso la aplicación de la Revolución Industrial en el campo del transporte marítimo, y no solo por lo que hace referencia a las novedades tecnológicas, sino que también afectó notablemente a la organización portuaria con el objetivo de agilizar las operaciones de carga y descarga. También esta revolución en el transporte por mar cambió las estructuras empresariales de navieros y comerciantes que vieron alterados sus marcos de actuación. Para seguir progresando debieron integrarse verticalmente o construir redes comerciales propias (consignatarios) y acuerdos con otros armadores. España adoptó este patrón de desarrollo corporativo semejante al que instauraron los armadores británicos y griegos (Valdaliso 2000, p. 268). Esta situación hizo que quedaran engullidos capitales empresariales de aquellos que no se adaptaron y surgieron con más fuerza los de nuevos emprendedores creando empresas tales como Trasatlántica, J. Roca, o Hispano-Inglesa. Así, sus efectos no influyeron solo en la historia del mundo marítimo, sino que también incidieron de una

forma notable en la configuración social, política y económica de la segunda mitad del siglo XIX, especialmente en las ciudades portuarias.

Este artículo se focaliza en la ciudad de Barcelona y en su puerto.¹ Pretende demostrar que la transición de los veleros a los barcos de vapor impulsó el nacimiento de la figura del consignatario, transformando un oficio que se venía desarrollando desde tiempos pasados.

2. El paso de la vela al vapor

A pesar de que los prototipos de buques de vapor datan de finales del siglo XVIII, en España no se utilizó este sistema de propulsión hasta 1834.² Las ventajas del vapor respecto a la vela eran la rapidez que proporcionaban las calderas, y la maniobrabilidad que posteriormente le confirió la hélice, junto con la mayor seguridad de las cuadernas de hierro. Por el contrario, el hándicap era la gran cantidad de carbón que debían cargar, que restaba espacio de carga y aumento de lastre (Riera 1993, pp. 122-125).

En 1830 el 97% de la flota en el mundo era de vela y, en cambio, en 1914 solo lo era el 9% (Gaillard y Rowley 2000, p. 169). En España los dos sistemas de propulsión convivieron hasta bien entrado el siglo XX, ya que al acabar la Guerra Civil y por motivos de restricción de productos energéticos, la flota comercial española hubo de utilizar la fuerza del viento para poder navegar.

El cambio de la vela al vapor se produjo en todo el mundo muy lentamente, aunque, como explica Valdaliso (1992, pp. 64-65), fue sísmico en su efecto final. El vapor se fue inicialmente introduciendo en las rutas cortas, es decir, en la navegación de cabotaje y la realizada entre puertos europeos, y no fue hasta la aparición del motor compuesto cuando el vapor pudo competir con las rutas oceánicas. Hasta que esto no sucedió los veleros competían con precios bajos sus debilidades de velocidad; así, podemos ver que en 1881 los cargamentos hacia Cuba y Puerto Rico los buques de vela cobraban 45 pesetas por tonelada de carga “gruesa” y los vapores 52,50 pesetas. La situación se equilibró bastante hacia 1890 cuando la vela cobraba 22,50 pesetas y el vapor entre 22,50 y 30 pesetas.³

A pesar de que el número de veleros no superó al de vapores hasta principios del siglo XX, el auge del vapor sobre la vela en España se produjo alrededor de 1880⁴ cuando el

¹ En cuanto al puerto de Barcelona, es necesario señalar que hasta 1873 era poco más que una rada abierta con mínimas garantías de seguridad (Ibarz 2020, p. 147). No fue hasta esa fecha que se construyeron los muelles de Catalunya y Barcelona, que cerraron la bocana del puerto, y posteriormente, con la demolición de la Muralla de Mar (1878-1881), llevaron el centro del tráfico marítimo desde el Port Vell hasta la línea de costa a lo largo del Passeig de Colom. *Fondo documental del Port de Barcelona. Memorias históricas 1869 a 1902*. Disponible en <https://www.portdebarcelona.cat/es/web/port-del-ciudadada/archivo-historico>.

² No se ha tenido en consideración el vapor Real Fernando botado en 1817 que hacía un recorrido fluvial entre Sevilla y Cádiz, puesto que, debido a sus múltiples averías, fue desguazado el mismo año de su construcción.

³ Contestación al Interrogatorio de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. (1890, 37).

⁴ La superación no se produjo en 1883, como podría deducirse en la tabla 1, sino alrededor de 1880, ya que debe tenerse en cuenta que la capacidad de una trb. de vapor es aproximadamente tres veces superior a la de una de vela (Valdaliso 2013).

tonelaje de los vapores aventaje al de los veleros, ya que es este dato el que refleja la capacidad de transporte de la flota. Se puede observar en la tabla 1 la aceleración en el proceso de transición nacional, especialmente entre los años 1876 y 1885.

TABLA 1. Número y toneladas de registro bruto (TRB) de veleros y vapores en España entre 1876 y 1901

	1876	1879	1882	1883	1885	1888	1891	1894	1901
nº vapores	388	330	354	394	430	432	423	492	514
TRB vapores	159.230	163.832	284.363	307.353	383.457	397.137	417.322	479.746	678.056
nº veleros	2.752	2.010	1.806	1.670	1.395	1.326	1.256	1.228	546
TRB veleros	451.841	364.184	313.403	286.225	230.915	211.922	197.598	197.030	95.187

Fuente: Extraído de Riera 1993, p. 140.

La flota de vela matriculada en Barcelona fue durante muchos años de gran importancia y, según Alemany y Casanovas (1987, p. 223), en la segunda mitad del siglo XIX eran más de 70 las casas navieras establecidas en la ciudad, lo que nos da idea de la envergadura del sector en la economía de aquella época y de la que Rodrigo (2017, p. 21) explica que era uno de los puntales dinamizadores de la industria y la economía, tanto de la capital catalana como del conjunto del país. Pero fue perdiendo protagonismo a medida que el vapor fue imponiéndose, y este hecho tuvo consecuencias en el devenir de la implantación de consignatarios en la ciudad. El descenso de la flota fue provocado por la escasez de capitales necesarios para adquirir buques de un coste mucho más elevado, que no estaban al alcance de las “casas marineras”. De esta forma, la empresa náutica superó la fase artesanal y familiar tomando unas características típicamente capitalistas (Giménez 2009, p. 48). Otra de las causas apuntadas por Valdaliso (1992, p. 93) es que los capitales invertidos hasta entonces en la flota mercante se desviaron hacia negocios de rentabilidad asegurada, tales como las acciones ferroviarias o la expansión de la industria textil. Tampoco debemos olvidar la falta de mercados para transportar unas mercaderías que habían decrecido: por la afectación de la filoxera en la viña a partir de 1879 y el descenso de la industria del corcho en los inicios del siglo XX (Duran 2021, p. 36).

Por otra parte, el crecimiento de la red de ferrocarriles redujo notablemente el transporte de cabotaje, especialmente el que tenía por destino los puertos de Palamós y Tarragona, y los intermedios entre estas dos poblaciones. Sin embargo, al mismo tiempo, a partir de 1862 la inauguración de la línea Barcelona-Zaragoza conectó la economía aragonesa con el puerto de Barcelona (Pascual 2000, p. 229), aumentando de esta forma el volumen de mercaderías que podían ser embarcadas en sus muelles, ya que se combinaba el transporte por tren hasta esta ciudad, y posteriormente en buque hasta el puerto de destino.

Sin que ello suponga un efecto decisivo, todas estas alteraciones se agravaron con la decadencia del comercio con las colonias que tuvo su colapso en 1898 (Sella y Rodrigo 2002, p. 72). En definitiva, fueron muchos los factores que incidieron, tanto en los armadores de buques como en los agentes consignatarios, para poder sobrevivir con la misma filosofía empresarial que utilizaban en el auge de los buques de vela.

Una pequeña parte de los armadores catalanes se desprendieron de los buques de vela substituyéndolos por los más modernos de vapor; la mayoría continuaron aferrándose a la vieja tecnología, pero a la larga no tuvieron más alternativa que liquidar esos activos (Valdaliso 1992, p. 79). El desplome de la flota barcelonesa convirtió el negocio naviero en Barcelona en una actividad de menor importancia, desplazando la fuerza principal del sector marítimo hacia el País Vasco (Valdaliso 1992, p. 67).

Para mostrar cuál fue la transformación de la flota matriculada en la ciudad de Barcelona, que se concretó en el descenso numérico y la capacidad de carga de los buques de vela, basta con observar la tabla 2. En ella se puede ver que la reducción gradual del número de buques de vela, aunque no neutralizada por el incremento de los de vapor, quedó sobradamente compensada por el diferencial generado por el aumento de TRB de los vapores, clara significación del mayor tamaño de estos buques (la media de los buques de vela en 1883 era de 245 TRB y en 1893 de 306 TRB, cuando el vapor por las mismas fechas era de 511 TRB y 1.572 TRB respectivamente).⁵ Por otra parte, la caída de TRB a partir de 1893 solo es consecuencia de la práctica desaparición de los veleros.

TABLA 2. Número y toneladas de registro bruto (TRB) de veleros y vapores matriculados en Barcelona de 1873 a 1914

	1873	1883	1893	1903	1914
Nº Veleros	553	399	246	127	39
TRB Veleros	136.607	97.927	75.300	38.499	14.463
Nº Vapores	47	70	85	81	78
TRB Vapores	8.865	35.766	133.582	150.474	160.188
Total Buques	600	469	331	208	117
Total TRB	145.472	133.693	208.882	188.973	174.651

Fuente: Elaboración propia a partir de la Lista Oficial de Buques del Proyecto SeaLit.

Además, estos resultados quedan distorsionados en su conjunto por la flota de la Compañía Trasatlántica, que en 1885 acaparaba el 46% del TRB barcelonés (Valdaliso 1992, p. 80) y que en 1903 ascendía al 44% (datos extraídos del Proyecto SeaLit). Todos los navíos de esta compañía con sede en Barcelona eran vapores y monopolizaban la mayoría de transportes subvencionados por el Estado. Sin la presencia de esta naviera en el puerto de Barcelona, la flota matriculada en esta ciudad hubiera tenido aun un mayor declive.

La priorización de la velocidad en las líneas marítimas no fue solo para atender mejor a un mercado creciente, sino también para hacer frente a las amortizaciones de los buques de vapor con un coste de producción muy superior a los de vela (Valdaliso 1992, p. 65). Esta celeridad hizo que los servicios portuarios discriminaran favorablemente a los vapores, permitiéndoles la simplificación de los trámites administrativos y que pudieran

⁵ Cálculos realizados sobre la base de datos de la Lista Oficial de Buques del Proyecto SeaLit (Seafaring Lives in Transition. Mediterranean Maritime Labour and Shipping during Globalization, 1850s-1920s).

descargar después de la puesta de sol o en días festivos, ambas cosas prohibidas a los buques de vela (Estasen 1892, pp. 391-396).

3. Los agentes consignatarios

Cuando se habla de consignatarios eventualmente se suelen confundir los de mercaderías con los de buques. Los primeros son aquellos a los que van consignados los artículos objeto de transporte, y que acostumbran a ser comerciantes o almacenistas de algún tipo de producto. Es la persona física a quien van destinadas las mercancías, siendo en muchas ocasiones propietario de las mismas. Es el encargado de retirarlas del puerto de arribada, o si han sido enviadas por tren de la estación ferroviaria. En cambio, aquellos que lo son de buques, son los profesionales que ostentan la representación del armador, y en su nombre hacen una serie de funciones para proporcionar la máxima rentabilidad al buque y facilitar su estancia en el puerto. Aunque en ocasiones a los consignatarios de buques también los encontramos como consignatarios de mercancías, haciendo por lo tanto ambas funciones. Este artículo versa solo sobre los consignatarios de buques.⁶

La definición que hace González Lebrero (1989, p. 11) del actual agente consignatario es la de aquella persona física o jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo, técnico y comercial relacionadas con la entrada, permanencia y salida de un buque en un puerto determinado y la supervisión de las operaciones de carga, descarga y entrega de mercancías y pasajeros. También para la contratación de mercancías y pasajeros en los buques utilizados por quien lo ha designado, y en cuyo nombre y representación actúa. Estas son las funciones y obligaciones que tiene el consignatario en la actualidad a las que se ha llegado después de diferentes variaciones a lo largo de los años.

Los cambios de funciones y la asunción de responsabilidades se han ido sucediendo de acuerdo a las necesidades que en cada momento tenían las empresas navieras con relación a sus clientes, con Hacienda y con los servicios portuarios a contratar. Debe de tenerse en cuenta que las novedades más importantes y el establecimiento de la figura empresarial del consignatario se produjo en el paso de la vela al vapor. Hasta entonces, en los lugares donde existía, tenía unas obligaciones limitadas (aprovisionamiento del buque y conseguir nueva carga) y unos derechos reducidos (no tenía la representación legal del armador). Con el vapor pasó de ser un personaje oscuro y dispensable a ser una figura primordial en el transporte por mar (Nieto, 1960, p. 149).

Desde el punto de vista legal, la figura del consignatario no aparece hasta que se establece el Código de Comercio de 1829,⁷ en el cual asimila esta figura con la del armador en sus artículos 641 y 644. El Código de Comercio de 1885⁸ que ha estado en vigor por lo que

⁶ En este artículo nos referiremos a los consignatarios de buques como “consignatarios”.

⁷ Banco de España. *Código de Comercio 1829*. Disponible en <https://repositorio.bde.es/bitstream/fev-sv-p-00274>.

⁸ *Boletín Oficial del Estado*. BOE -A-1885-627. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1885-6627>.

hace referencia al comercio marítimo hasta la Ley de Navegación Marítima Española de 2014, no se refiere a los consignatarios explícitamente, y pareciera que los equipara con los armadores como sus representantes legales en los puertos de embarque y desembarque. Aunque el Código de 1885 dedica al comercio marítimo los artículos que van desde el 573 al 869, la palabra “consignatario” solo aparece en el artículo 686, pero haciendo referencia a los consignatarios de mercaderías y no de buques. Es decir, la figura del consignatario de buques no se explicita, ya sea porque en aquel momento tuvo una importancia relativa en el tráfico marítimo, o porque se la asimilaba a los mismos derechos y obligaciones del armador. Si bien es cierto que el pleno desarrollo de esta figura, y de otros auxiliares y cooperadores terrestres del empresario marítimo, corresponde a una época posterior a la redacción de los mencionados Códigos de Comercio, concretamente su desenvolvimiento se realizó en el siglo XX (Nieto, 1960, p. 7).

Mayoritariamente hasta mediados del siglo XIX era el capitán del buque el que se ocupaba de la realización de todas las actuaciones de orden administrativo y comercial, necesarias para tener a punto la intendencia del buque,⁹ así como de entregar y recoger la carga. Es más, en muchas ocasiones, bien porque era copropietario de la nave o porque seguía las órdenes expresas del armador, también se encargaba de buscar clientes para fletar su mercancía, o de comprar o vender aquellos artículos que debía transportar en sus bodegas. Como escribe García Domingo (2017, p. 111), el capitán era ante todo el gerente de una empresa marítima y su prioridad era el negocio y no la navegación, ya que los armadores preferían capitanes capaces de encontrar buenas cargas y de cerrar contratos lucrativos, antes que oficiales de gran formación técnica y científica. Esta dedicación a actuaciones comerciales y burocráticas originaban demoras temporales al dejar más tiempo del deseado el buque en el muelle.

Alió (2009, p. 27) nos describe muy bien cómo en Tarragona el consignatario empezó a trabajar a mediados del siglo XIX de una manera poco definida y muy diferente a la actual. En esa época los buques eran esperados antes de llegar a puerto por personas que a bordo de una barca de remos y, apenas hablando el idioma del país de origen, se ponían en contacto con el capitán para ofrecerle sus servicios, sirviéndole de guía ante las diferentes autoridades portuarias para la carga o descarga de mercancías y el avituallamiento de las necesidades propias del buque. No existen motivos para pensar que en el puerto de Barcelona las actividades de los consignatarios fueran muy diferentes a los de Tarragona. Es decir, a mediados del siglo XIX los consignatarios en el mundo de la vela acostumbraban a hacer sus tratos individualmente y no a través de un contrato marco con la compañía naviera, siendo más unos trabajadores cualificados que empresarios. No fue hasta la creación de líneas regulares, tanto de cabotaje como de altura, que la figura del consignatario adquirió valor y significado.

⁹ Inicialmente, el capitán, por cuenta del naviero, hacía personalmente el avituallamiento de los veleros y la compra de víveres. (Roig 1929, 86).

Pascual en el prólogo de Rodrigo (2005, p. 2) afirma que, a partir de 1857, con la desaparición de las *casas de comercio* se produjo un proceso de separación entre comerciantes o empresas comercializadoras, consignatarios y empresas navieras. Tal vez este prólogo pueda dar pie a confusiones, ya que el propio Rodrigo (2005, p. 24) en el mismo libro al estudiar la Casa Ramos de Barcelona (1845-1960) muestra cómo esta empresa compaginó durante algunos períodos diferentes actividades tales como comerciante, armador, consignatario, prestamista de riesgo marítimo, intermediario en la venta de buques y asegurador marítimo. También Valdalisio (2000, pp. 270-272) nos dice que, tanto en España como en otros países, los principales armadores eran también comerciantes,¹⁰ y solían integrar a estas actividades la consignación, el seguro de las mercancías que comercializaban y/o los barcos que desplegaban, asegurando que el cambio de organización estructural, más centralizada y especializada, de las navieras españolas no se produjo de repente y uniformemente, sino que se desarrolló gradualmente. Esta separación no culminó hasta entrada la década de 1890 (Sella-Rodrigo, 2002, p. 47).

En suma, tal como afirman ambos autores, y a pesar de que descienda el protagonismo del comerciante en el tráfico marino al desagregarse algunas de sus funciones, las figuras restantes compaginaron e intercalaron las diferentes actividades portuarias según su conveniencia y política empresarial. Las diferentes divisiones empresariales del comercio y transporte marítimo fueron más producto de una cualificación legal mercantil o establecidas *a posteriori*, que fruto de una realidad existente en el siglo XIX. Estos empresarios eran lo suficientemente conocedores del medio como para hacer factible cualquier actividad que les resultara rentable.

Los orígenes de la profesión de consignatario son oscuros, aunque Pascual en el prólogo de Rodrigo (2005, p. 2) nos indica que fueron una evolución de los consignatarios recepcionistas de carga. El mismo autor, junto con Alió y García Domingo, apuntan que esta profesión tal como la entendemos en la actualidad, apareció, o al menos no empezó a desarrollarse, hasta el último tercio del siglo XIX. Valdalisio (2000, p. 272) indica que entre 1830 y 1860 surgieron firmas especializadas en servicios auxiliares del transporte marítimo para facilitar la labor de los armadores. Ville (1993, p. 717) manifiesta que mientras los corredores generales ya existían, el siglo XVIII vio el crecimiento principal en la función de corredor de barcos, el cual anteriormente rara vez se utilizaba, o en ocasiones se malinterpretaban sus funciones.

El consignatario podía serlo de buques de bandera nacional o extranjera, de cabotaje o de líneas directas, de vapores o veleros, y de una o más compañías navieras. Todas las combinaciones son posibles. No siempre el consignatario ha tenido las mismas tareas y responsabilidades, sino que éstas han ido variando a lo largo del tiempo y son distintas en función de las relaciones contractuales con el armador. Desde únicamente avituallar la nave (Masriera, 1926, p. 205), ser corredores marítimos, contratistas y comisionistas

¹⁰ 75 de los 89 armadores de Barcelona registrados en 1863 aparecían también relacionados como comerciantes, mientras que solo 15 optaban por autodefinirse como armadores exclusivamente.

(Roig 1929, p. 86), a pesar de ser la extensión representativa del armador en el puerto de destino del buque. Se hace, por lo tanto, imposible establecer una definición unívoca sobre cuáles eran las funciones de cada consignatario en el período estudiado. A pesar de esta dificultad, prácticamente insalvable, detallamos a continuación cuáles son estos trabajos y responsabilidades en la actualidad, que deberíamos adecuarlos a la situación tecnológica y prácticas legales que había en Barcelona en la segunda mitad del siglo XIX.

Las funciones de los consignatarios pueden agruparse en siete grandes apartados: 1) Información a las autoridades portuarias antes de la llegada del buque; 2) Despacho de la documentación en el atraque; 3) Suministro de provisiones y combustible; 4) Carga o descarga de la mercadería, despacho ante la Aduana y entrega a su destinatario tras atender, si hubiera lugar, a las reclamaciones; 5) Efectuar acciones comerciales para contratar nuevos fletamentos; 6) Responsabilidad ante los importadores y las autoridades portuarias, aduaneras y migratorias de cualquier desacuerdo que se produzca por el desembarco de la mercadería o el pasaje; 7) Cualquier otra función que le delegue el armador, entre las que se incluye la defensa de sus intereses por cuya cuenta actúa.

Ante todo, debe quedar diáfana la idea de que todas las tareas que realizaban los consignatarios se efectuaban en representación del armador, aunque las responsabilidades de los problemas o defectos recaían sobre él. Es decir, es como si las autoridades tratando con el consignatario lo hiciesen con el armador que estaba a centenares de kilómetros de distancia. A cambio de esta labor percibían una contraprestación económica que podía ser contractual o individualizada por aquellos buques que atendiera. Los sistemas de retribución a los consignatarios variaban en cada contratación, y no solo en los porcentajes sobre el valor de la mercadería, sino también en otras variables como el peso y el volumen de la carga.

4. Evolución de los consignatarios en el puerto de Barcelona

Para conocer la evolución que había tenido la profesión a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, comparándola con la transformación tecnológica de la marina mercante se deben responder dos preguntas: cuántos y quiénes eran los consignatarios del puerto de Barcelona en la transición de la vela al vapor.

La fuente principal utilizada ha sido el apartado “Aperturas de Registro”¹¹ del *Diario de Barcelona*¹² que recoge los buques que partían de este puerto. Se ha efectuado el vaciado completo de los años 1849, 1860, 1880 y 1900, así como de los meses de febrero cada cinco años entre los que van desde 1855 a 1914,¹³ efectuándose anotaciones solo de la

¹¹ Las “Aperturas de Registro” es un apartado que aparecía diariamente en todos los periódicos de la época en los que se indicaba: nombre y tipo de barco, nombre del capitán, destino, escalas, si admitía carga y/o pasaje, y, finalmente, nombre y dirección del consignatario.

¹² Arxiu de Revistes Catalanes Antiques (ARCA). *Diario de Barcelona*. Hemeroteca digital años 1849, 1855, 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1885, 1890, 1900, 1905, 1910 y 1914. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona. *Diario de Barcelona*. Hemeroteca física años 1890 y 1895.

¹³ Inicialmente se realizaron vaciados cada cinco años de un mes concreto (febrero), pero, ante la poca fiabilidad que aportaba (24,5%), se consideró que la opción que reunía las condiciones de posibilismo y rigor pasaba por hacer un vaciado completo de todo el año y con períodos de 20 años. Por otra parte, en

primera vez que se anunciaba la partida y no de las subsiguientes repeticiones del mismo viaje en días posteriores. Con el fin de mejorar el resultado, se completó con el vaciado de los Libros de Matrículas Industriales,¹⁴ los Anuarios del Comercio y la Industria¹⁵ y los Registros de la Cámara de Comercio de Barcelona.¹⁶ Cabe señalar el pobre resultado obtenido de las Matrículas, dado que la nueva profesión de consignatario prácticamente no tenía partícipes. El contraste realizado con los Anuarios, en cambio, dio mejores frutos, incorporándose a la relación aquellos que no habían sido detectados. En cuanto a los consignatarios registrados en la Cámara de Comercio, eran muy pocos, dada la adscripción voluntaria a esa entidad creada en 1886.

Es posible que el vaciado del Diario de Barcelona no recoja todos los consignatarios que operaban en el puerto, ya que la información únicamente hace referencia a aquellos buques que solo embarcaban carga o pasaje, pero no a aquellos que la desembarcaban. Pero la diferencia no debería de ser grande, ya que solo faltarían aquellos que: a) no se anunciaran por tener ya carga plena o b) partieran del puerto en lastre voluntario.

Después de obtener unas relaciones nominales, éstas fueron contrastadas con la “Lista Oficial de Buques”¹⁷ matriculados en Barcelona, para conocer aquellos consignatarios que al mismo tiempo eran armadores, a fin de poder diferenciar los unos de los otros. También se comparó con la lista de consignatarios relacionada por Carbonell (1996, p. 4) referente a 1860, que este autor había obtenido con el vaciado de las entradas de buques en el mismo rotativo, en lugar de las salidas que fueron utilizadas para este trabajo. Una vez contrastadas todas las fuentes, y hecho el análisis de las diferencias y las causas que las produjeron, se han completado las listas finales empezando por 1849, año en el que el vapor era prácticamente testimonial y siguiendo a partir de 1860 cada veinte años hasta 1900, fecha en la que la vela fue residual.

También en el contraste con las diferentes fuentes y con el muestreo de exploraciones personalizadas en los Libros de Actas y la Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, los Anuarios del Comercio y la Magistratura y los anuncios que como comerciantes aparecían en el Diario de Barcelona y otros (entradas de buques), se ha elaborado la historia de diferentes consignatarios y se ha conocido su procedencia profesional.

lugar de empezar por 1850 se hizo por 1849, ya que en ese primer año los números del Diario de Barcelona estaban incompletos.

¹⁴ Archivo de la Corona de Aragón. *Matrículas de contribución*. HAC-Volúmenes-Inventario 1 números 7563, 7678, 12536, 12551, 12608, 12617, 12624, 12716, 16495, 16497, 16616 y 16693.

¹⁵ Biblioteca Nacional de España. Hemeroteca digital. *Anuario del Comercio y la Magistratura*. Año 1881 pp. 637-681; Año 1885 pp.670-709; Año 1896 pp. 935-995; Año 1901 pp. 1007-1083; Año 1911 pp. 1558-1608.

¹⁶ Archivo Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. *Actas de las Juntas de la Sección de Navegación 1886-1910*. Serie 29, vol. 65/75. *Dictámenes de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*. Serie 17, vol. 292-295.

¹⁷ Proyecto SeaLit (Seafering Lives in Transition. Mediterranean Maritime Labour and Shipping during Globalization, 1850s-1920s).

En 1849 los consignatarios establecidos en el puerto de Barcelona eran 13, de los cuales solo uno consignaba buques de vapor (Tabla 3). Existen además otros 24 lugares con sus correspondientes direcciones en los que no se indica el nombre de quien consigna.¹⁸ No parece que fueran consignatarios, dado que serían los primeros interesados en dar publicidad a su firma, por lo que se puede deducir que se trataba de navieras, o lo que es aún más probable, que fueran las direcciones personales de los capitanes de los buques, que bien ellos o sus familiares efectuarían los trámites de contratación.

Por otra parte, la mayoría de buques que requerían consignación son de navegación atlántica, y en cambio el cabotaje generalmente no precisaba, tal como se demuestra en los destinos de los buques consignados.¹⁹ Esto no sucedió en años posteriores puesto que ambas fórmulas utilizaban por igual los servicios de consigna. La situación de la poca presencia de consignatarios en el puerto de Barcelona antes de 1850 coincide con la escasa importancia que tuvo el vapor en esas fechas.

TABLA 3. Lista de consignatarios de Barcelona en 1849

Nombre	Dirección	Representa (*)	Tipo	Destino
Carreras Rilló, Pedro	Pórticos Xifré, 6-1º		Vela	Cuba
Casadesús, José	Nau, 2		Vela	Cádiz
Gasó Serra, Buenaventura	Lonja, 2-2º		Vela	Canarias
Gil, Pedro	Merced s/n		Vela	Cuba
Gómez y Fiol	Sin dirección		Vela	Cuba
López, Ignacio	Puertaferriera, 14-4º		Vela	Cuba
Martorell y Bofill	Ancha, s/n	Cía. Francesa	Vapor	Cabot. Mediterráneo
Plandolit Hermanos	Escudellers, 74		Vela	Argentina
Roig Rom, Miguel	Barra de Ferro, 2		Vela	Cuba
Rubert, Domingo	Riba, 9		Vela	Cabot. Atlántico
Sabaté, Pedro	Nacional, 19		Vela	Cuba
Soler, José	Traspalacio, s/n		Vela	Málaga
Smith y Cía.	Barceloneta, s/n		Vela	Gibraltar

(*) Cuando este apartado está en blanco significa que el consignatario no tenía la continuidad de una línea, sino que operaba buque a buque, independientemente de su procedencia o destino.

Fuente: Elaboración propia a partir de Aperturas de Registro en el *Diario de Barcelona*.

¹⁸ *Diario de Barcelona* 11-1-1849 p. 167 (Abaixadors, 2), 24-3-1849 p. 1402 (Ancha, 48), 2-5-1849 p. 2073 (Bases, 11), 5-9-1849 p. 4187 (Boria, 10), 2-2-1849 p. 346 (Cambios Viejos, 16), 1-2-1849 p. 530 (Escudellers, 4), 6-6-1849 p. 2665 (Escudellers, 7), 16-1-1849 p. 258 (Merced, 17), 16-8-1849 p. 3859 (Merced, 8), 2-2-1849 p. 546 (Merced, 4), 13-3-1849 p. 1205 (Merced, 1), 8-2-1849 p. 640 (Moncada, 5), 1-1-1849 p. 10 (Nueva San Francisco, 13), 19-4-1849 p. 1842 (Nueva San Francisco, 11), 3-7-1849 p. 3137 (Nueva San Francisco, 28), 6-2-1849 p. 608 (Palao, 15), 11-1-1849 p. 167 (Pórticos Xifré, 13), 3-2-1849 p. 562 (Pórticos Xifré, 4), 8-8-1849 p. 3729 (Pou de la Cadena, 5), 13-3-1849 p. 1205 (Puertaferriera, 18), 8-8-1849 p. 3729 (San Francisco, 28), 22-11-1849 p. 3489 (San Francisco, 13), 8-2-1849 p. 640 (Templarios, 11), 9-2-1849 p. 661 (Aurora s/n).

¹⁹ El cabotaje de cercanías (Palamós, Mataró, Vilanova, Tarragona, Tortosa) prescindía de la consignación al no precisar servicios comerciales de captación de carga. Los comerciantes conocían los días de embarque y se limitaban a llevar la mercancía a los muelles.

De los 13 consignatarios referenciados solo 5 lo eran de una forma recurrente: Carreras, López, Rubert, Martorell y Solá. El resto ejercía la profesión de una forma ocasional (8).

No se conocen datos que puedan aportarnos luz antes de la década de 1840, pero fue a finales de ese período cuando empezó a aparecer la figura del consignatario moderno, ya que encontramos firmas de quienes, sin ser armadores, se dedicaban a esta actividad. En aquel entonces, los armadores mayoritariamente utilizaban sus contactos personales para llenar las bodegas de sus buques, empleando solo ocasionalmente la figura del consignatario y la publicación del viaje en la prensa. Esto se desprende de las 24 direcciones halladas en este año para consignar mercancías en los que no figura la entidad que contrataba el flete, tal como se ha explicado con anterioridad.

Esta forma de proceder prescindiendo en muchas oportunidades de la figura del consignatario no era nada extraña, ya que la mayoría de navieros también eran comerciantes y podían conseguir carga plena a través de sus contactos. Solo cuando se produjo una segregación de estas profesiones hubo un auge de los consignatarios que facilitaban la tarea a los navieros foráneos.

En 1860 el vapor comenzó a abrirse paso y, a partir de este momento, no dejó de crecer. En ese año, la flota española de vapor contada en registro bruto representaba solo el 3% del total (Valdaliso 1992 pp. 65-75). En Barcelona, en 1873 alcanzó el 6%, pero, a partir de esa fecha, el crecimiento fue imparable, ya que en 1876 en España ya sumaba el 26%.

A pesar de que existieron 20 navieros centrados en Barcelona que se autoconsignaban,²⁰ en 1860 los consignatarios registrados eran 55, de los cuales 37 se dedicaban a la vela, 7 exclusivamente al vapor y 11 consignaban ambos tipos (Tabla 4). Es decir, en solo 11 años (comparación con 1849) se había pasado de 13 a 55 consignatarios y en el campo del vapor se pasó de 1 a 18. Es un crecimiento tan espectacular como para poder afirmar que la profesión moderna nació en este período y como consecuencia de la difusión del vapor. Algunos de estos consignatarios también eran armadores, realizando una doble función, tales los casos de Baradat, Bofill, Clot, Massó, Ramos, Solá y Soler.²¹

Del total mencionado, hubo 23 consignatarios que tuvieron relaciones continuadas (supuestamente contractuales) con líneas establecidas y no ofrecían individualmente sus servicios a cada buque que arribaba al puerto. Por otra parte, y sin que esto sea suficientemente fiable para conocer la procedencia de estas personas, se detectan apellidos que pueden ser extranjeros, que aparecen bien como primer titular o formando rúbrica de la compañía: Braendlin, Muller, Montobbio, Novelle, Stagno, Rouvier,

²⁰ Solo se han considerado como consignatarios aquellos agentes especializados que mantuvieron un acuerdo con otra compañía naviera, trabajando externamente para la misma. No se han tenido en cuenta aquellos armadores que en su puerto de origen realizaban solo para sí mismos esta actividad como una más de sus funciones empresariales.

²¹ Contrastadas las “Aperturas de Registro” con las “Matrículas” y la Lista Oficial de Buques del Proyecto SeaLit.

Busanya, Creeft y Dauner, que nos podría dar una idea de la procedencia de algunos de ellos.

TABLA 4. Lista de consignatarios de Barcelona en 1860

Nombre	Dirección	Representa	Tipo	Destino
Artigas, Juan	Cristina, 5		vapor	Tortosa
Baradat Hermanos	Cristina, 2		vela	América
Bohigas, Pedro	Ollas, 4	Línea española ²²	vela ambos	Cabot. Península Varios
Braendlin, Muller y Bonsoms	Ciudad, 9		vela	Chile
Busanya y Cía.	Dormit.S.Fco. 6 bj	Línea española	vapor	Cabot. Mediterráneo
Cabané y Cía.	Llauder, 1	Sdad. Navegación	ambos	Valencia
Canaleta Reventós, Jose	Dormit.S.Fco. 9- 4º		vela	Cuba
Casnovas y Casagemas	Castaños, 2 bj	Línea inglesa ²³	ambos	Varios
Clot Hermanos	Cristina, 8		vela	Cabot. Atlántico
Coca, Viuda e Hijo	Bellafita, 5		vela	Santander
Corbella, Jacinto	Brosoli, 3-1º		vela	Cuba
Dauner, Enrique	Cristina, 12	Línea española	ambos	Varios
Esteve, Ignacio	Cristina, 2		vela	Valencia
Ferrer, Juan B.	Port. Xifré, 8 y 13	Línea española	ambos	Varios
Fontanillas, Juan			vela	
Forteza y Llompart	Pórt. Xifré, 6 bis	Línea española	ambos	Mallorca
Frigola y Cartes	Ases, 1	Línea española	ambos	Cabot. Mediterráneo
García y Cía.	Palau, 9	Línea española	vela	Varios
Gil, José	Ancha, 13		vela	Cuba
Girona Hermanos			vela	Argentina
Golart, Eusebio			vapor	
Grau, Vicente	Ases, 3	Línea española	vapor	Tortosa
Guille Hermanos			vela	
Llopis y Ferrer	Palau, 5		vela	Cabot. Península
López Lemonier	Constitución, 3-2º		vela	América
Mallol e Hijos	Nueva S.Fco. 29 bj		vela	América
Martí, R. E Hijos			vela	Cuba
Massa y Navarro	Varias	Línea española	vela	Varios
Massó y Stagno	S. Sebastian, 13		vela	América
Mataró, Viuda e Hijos	Ciudad, 6		vela	Argentina
Milá, F. Viuda e Hijo	Baja S. Pedro, 6		vela	Vigo
Montagú y Cía.	Coch, 13-4º		vela	Trieste
Montobbio, J.B. e Hijo	Princesa, 14	Línea francesa	vela	Cabot. Mediterráneo
Nicolau y Capó	Pórt. Xifré, 12	Línea española	ambos	Cabot. Mediterráneo

²² Cuando no se expresa el nombre concreto de la línea es debido a que en las Aperturas de Registro no lo indicaba.

²³ Se puede advertir la nacionalidad de la línea por el nombre de los buques.

Nombre	Dirección	Representa	Tipo	Destino
Novelle, Francisco	Pórt. Xifré, 6	Línea española	vapor	Cabot. Península
Olcina, Viuda	Pórt. Xifré, 16	Línea española	vela	Mallorca
Pagés y Salvador	Ollas, 7		vela	Cabot. Mediterráneo
Pola y Solano	Castaños, 10	Línea española	vela	Cabot. Península
Pons, Francisco y Cía.	Nueva S. Fco. 8		vela	Cuba
Puig Bros, Francisco	Regomir, 6 pral.		Vela	América
Ramos, Ramón	Cristina, 8	Línea española	vela	Varios
Raynal, Teodoro	Ancha, 54	Línea francesa	vela	Marsella
Ripol y Cía.	Ollas, 1	A. López y Cía.	Vapor vela	Cabot. Atlántico Varios
Rouvier, David	Unión, 32-1º		vela	Argentina
Samsó, Grau y Cía.	Mercaders, 35		vela	Argentina
Serraclara, José	Varias		vela	Cuba
Solá y Amat Sucesores	Pórt. Xifré, 14-4º	Hispano-Alemana	vapor vela	Cabot. Atlántico Varios
Soler, Juan	Aduana, 3-1º	Línea española	vela	Varios
Tintoré, P.M.	Varias	Hispano-Inglesa Catalanas Reunidas	vapor vapor ambos	Cabot. Mediterráneo Varis Varios
Vidal Torres, Jacinto	Raurich		vapor	Valencia
Vilaró, Vicente	Del Parque		vela	Cuba
Virgili y Cía.			Vela	
Agencia de Transportes	Palacio,9		vela	Liorna
Raymat y Creeft	Cambios Viejos, 3		vela	Alicante
Sociedad de Navegación	Merced, 46	Catalanas Reunidas	vapor	América

Fuente: Elaboración propia a partir de Aperturas de Registro en el *Diario de Barcelona*.

Las tareas que realizaba en 1860 el consignatario fueron más abundantes y complejas, pudiéndonos dar cuenta de ello los 23 profesionales con relaciones continuadas, y probablemente contractuales, con armadores con sede fuera de Barcelona. La reiteración de la publicación en la prensa de los nombres de personas que operaban línea con los mismos destinos, nos hace suponer que estos consignatarios, además de hacer tareas comerciales, hicieron algunas otras, tales como la gestión implícita de los servicios, de intendencia y las funciones referentes a la mercancía. Pero, por el contrario, aun encontramos otros que solo continuaron realizando la tarea de corredores marítimos, concretamente 16 que solo realizaron un servicio a lo largo de todo el año, así como 17 que únicamente publicitaron su dirección y no el nombre, poniendo a disposición del naviero y del público en general sus domicilios para contratar el flete.²⁴

²⁴ *Diario de Barcelona* 16-9-1860 p. 8611 (Ancha, 74), 21-9-1860 p. 8758 (Ciudad, 7), 25-9-1860 p. 8890 (Cristina, 10), 25-9-1860 p. 8890 (Cristina, 9), 13-10-1860 p. 9156 (Dufort, 2), 12-10-1860 p. 9437 (Espartería, 4), 16-10-1860 p. 9563 (Merced, 12), 17-10-1860 p. 9592 (Merced, 16), 22-10-1860 p. 9748 (Merced, 10), 22-10-1860 p. 9748 (Merced, 32), 23-10-1860 p. 9783 (Merced, 46), 23-10-1860 p. 9783 (Merced, 8), 3-11-1860 p. 10123 (Moncada, 19), 4-11-1860 p. 10172 (Nueva San Francisco, 36), 9-11-1860 p. 10324 (Plaza Palacio, 15), 13-11-1860 p. 10470 (Rosich, 1), 14-11-1860 p. 10535 (Tresllits, 3), 16-10-1860 p. 9563 (Llauder, 5).

La reducción de la flota mercante ubicada en Barcelona del 22% entre 1873 y 1883 debería haber hecho aumentar el número de consignatarios, ya que el lugar dejado por los armadores barceloneses fue ocupado por navieros foráneos que contrataron profesionales de la consigna para que los representasen. Por otra parte, el tren empezó a hacer una fuerte competencia al transporte marítimo, por lo que en 1876 entraron 528 buques menos –134 de altura y 394 de cabotaje–, aunque la diferencia se traduce en únicamente 143.000 tm menos (Nanot-Renard 1877, p. 10), lo que nos indica la mayor capacidad que tuvieron los buques de vapor.

Con estos pros y contras, la evolución de los consignatarios tuvo una caída, al pasar entre 1860 y 1880 de 55 a 44 firmas, reduciéndose a 23 los que se dedicaban a la vela y aumentando a 11 los de vapor (Tabla 5). Esta caída del número de consignatarios no se debió a una disminución de la actividad, ya que, si nos fijamos en el gráfico 1, que recoge los ingresos procedentes del arbitrio sobre el derecho de descarga de la Autoridad Portuaria (las cifras son comparativas ya que no se cambió la tarifa hasta 1901), observaremos el continuo crecimiento de la curva, que se concreta en un aumento de la recaudación del 76% entre 1869 y 1880, lo que nos confirma el aumento de descarga de mercaderías en el puerto de Barcelona.

GRÁFICO 1. Valor de las mercancías entradas en el puerto de Barcelona, 1869-1901 (en pesetas deflactado)



La deflación se ha efectuado tomando como base el año 1869 y aplicando el índice general de precios al consumo publicado por Maluquer (2013, p. 96, Cuadro A1.2).

Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria Obras del Puerto de Barcelona, 1869-1901.

La explicación por la cual se produjo este descenso en la cifra de consignatarios entre 1860 y 1880, cuando las circunstancias nos indican que debían haber aumentado, reside en el incremento substancial de las líneas regulares que dejaron fuera del negocio a

pequeños armadores con una reducida flota de veleros y de rebote a los consignatarios que les daban servicio, según se desprende del análisis comparativo de las diferentes listas de consignatarios.

De la misma manera que en 1860 había 23 consignatarios que tenían una relación continuada con una línea naviera, en 1880 nos encontramos con 29. Solo 15 buscaron viajes ocasionales de pequeñas navieras, especialmente veleros que viajaban a América, en lugar de los 32 que existían en 1860. Esta evolución nos indica que la mayoría de los profesionales habían asentado su industria y ha estado precisamente en el paso de la vela al vapor, ya que de los 23 que de forma recurrente consignaban una línea solo 3 lo hacían para veleros.

TABLA 5. Lista de consignatarios de Barcelona en 1880

Nombre	Dirección	Representa	Tipo	Destino
Alemany y Cía.	Aduana, 15 bj.	Línea francesa	Vapor	Havre
Amengual y Cía.	Merced, 3		Vela	América
Ballester y Fonrodona	Ases, 6		Vela	Cabot. España
Busanya y Cía.	Medinaceli, 1	Línea española	Vapor	Cabot. Mediterráneo
Canela y Cía.	Dormit.S.Fco. 6		Vela	Cuba
Cardona y Cía.	Palau, 5	Línea española	Vela	Cuba
Casabayó Hermanos	Llauder, 3	Línea francesa	Vapor	Cabot. Mediterráneo
Casanovas, M. Y Cía.	Castañes, 2		Vela	Cuba
Catasús y Cía.			Vela	Cuba
Cebrián, José	Merced, 46	Línea francesa	Vapor	Cabot. Mediterráneo
Colonia Nueva Francia	San Sebastian, 15		Vapor	Australia
Comas Salitre, Hijo y Cía.	Dormit. S. Fco. 8	Tras.Vap. Franceses Rocco Piaggio G.B. Lavarello Otras	vapor vapor vapor vela	Varias América América Canarias
Comerma, Francisco	Pórt. Xifré, 16	Línea española	Vela	América
Díaz, Molas y Moll	Palacio, B	Línea española	Vela	Menorca y otras
Esbert, Salvador	Traspalacio, 9		Vela	Cuba
Fabra y Gineres	Gignás, 24		Vela	Cuba
Ferrer, Juan B.	Pórt. Xifré, 8	Línea española	Vapor	Cabot. Península
Forteza, Tomás	Pórt. Xifré, 16	Línea española	vela vapor	Baleares Marsella
Frigola, José	Esparteria, 4	Línea italiana	Vapor	Cabot. Atlántico
Gaset, José y Cía.	Cristina, 12		Vapor	
González Amat, Salvador	Corretjer, 5	Agencia Gral.Vapores E. Depas North German Lloyd	vapor vapor vapor	Varias Varias América
Guida y Mascaró	Andén Puerto, 8		Vela	América

Nombre	Dirección	Representa	Tipo	Destino
Jensen, C. B.	Dormit. S. Fco, 3	Línea inglesa	Vapor	Cabot. Atlántico
Kinell, M. Et Cía.	Pórt. Xifré, 14	Línea francesa	Vapor	Havre
Llort, J. Y Cía.	Merced, 44		Vela	Cuba
Mac-Andrews y Cía.	Palacio, 16	Vap. J. Roca Línea inglesa	vapor vapor	Varias Cabot. Atlántico
Martín, A.	Isabel II s/n	Línea española	Vapor	Cabot. Mediterráneo
Massa, Luis	Pórt. Xifré, 8		Vapor	Marsella
Miquel, Rosendo y Cía.	Comercio, 47	G.Esclavy-Rouen Línea española	vapor vapor	Cabot. Atlántico Cabot. Mediterráneo
Novelle, Francisco	Pórt. Xifré, 6	Línea española	Vapor	Cabot. Mediterráneo
Poggio, José Luis	Pórt. Xifré, 10 bj	Cía. Reg.Vap.Frances Ag. General Vapores	vapor vapor vapor	Cabot. Atlántico Varias Varias
Pomés y Bordas	Ancha, 40	A. Gaillard y Cía.	vapor ambas	Havre Varias
Ponseti y Robreño	Llauder, 1	Cía. Hispano-Frances	Vapor	Cabot. Mediterráneo
Prax Hermanos	Cristina, 5	Línea francesa Línea española	vapor vapor	Havre Cette
Ramos, Ramón A.	Cristina, 8	Línea española	vapor ambas	Cabot. Península Varias
Ripol y Cía.	Palacio s/n	Mensajerías Marítim. A. López y Cía. Correos Canarias Sdad.Gral.Trans.Mar.	vapor vapor vapor vapor vapor	Marsella Varias Canarias Varias Málaga
Rosich, Jaime	Escudellers, 8		Vela	Cuba
Rouvier, David	Rbl. Sta.Mónica, 25	Eugene Grosos David Verbist	vapor vapor vela	Havre Amberes Cabot. Atlántico
Saforcada, Ferrer y Cía.	Pórt. Xifré, 6		Vapor	Mallorca
Salvador y Esbert	Traspalacio, 9		Vela	Varias
Samora, Costa y Cía.	Ancha, 71	Línea española	Vapor	Cabot. Mediterráneo
Serra, J.M. e Hijo	San Pablo, 4	Línea española	vapor vela	Liverpool Cuba
Tintoré, P.M.	Mendizabal, 19	Hispano-Inglesa Línea española	vapor vapor	Liverpool Cabot. Mediterráneo
Witty, Frederick		Línea inglesa	Vapor	Cabot. Atlántico

Fuente: Elaboración propia a partir de Aperturas de Registro en el *Diario de Barcelona*.

Los consignatarios de 1860 que continuaron operando en 1880 son 12. Esta perdurabilidad del 27% nos da idea del grado de continuidad y asentamiento de esta profesión en unos momentos tan cambiantes como fueron el paso de la vela al vapor. En la comparación de ambos años resulta evidente que el vapor había tomado la preponderancia entre los consignatarios, pero en cualquier caso convivían en los muelles

los agentes que daban servicio a buques de una y otra fuerza propulsora, habiendo incluso los que daban servicio a ambas.

La importancia del consignatario no venía dada por si consignaba vela o vapor, sino por la magnitud y regularidad de las líneas a las que prestaba servicios. Naturalmente en este período, aquellas líneas marítimas que tenían más peso económico, y que con más frecuencia y estabilidad atracaban en el puerto de Barcelona, eran las que utilizaban los buques de vapor. Por otra parte, en este año solo quedaban 5 firmas que no publicitaban su nombre en la prensa²⁵ (17 en 1860), dato que explica la paulatina disminución del corredor captador de cargas.

En 1880 la mayoría de consignatarios ya trabajaban con líneas regulares, habiéndose convertido en representantes legales y comerciales de los armadores foráneos, y, como tales, ejercían la totalidad de las funciones explicitadas anteriormente. Tal como indica Ville (1993, pp. 715-716), los armadores desconocían muchos de los puertos de escala y el comercio que en ellos se generaba, por lo que en su política de expansión confiaron en los servicios que podían ofrecerles los profesionales residentes en dichos puertos. Estos servicios fueron comprados por el armador en lugar de internalizarlos y ello fue debido básicamente a la baja recurrencia de las transacciones. Fue entonces cuando se consolidó la figura del consignatario en los puertos de escala.

Entre 1880 y 1900, el puerto de Barcelona aumentó notablemente su actividad (63%), tal como hemos visto en el gráfico 1. Al mismo tiempo se había reducido la flota mercante con sede en Barcelona con la pérdida de importantes armadores, tales como José Amell, Magín Barbará, E. Estasén, Galofré y Cía., Francisco Ginebra, Jané y Cía., Masó Primos o Nicolau Hmnos., y otros de menor peso que no habían podido hacer frente con éxito al cambio tecnológico.²⁶

Ambas cuestiones deberían haber incrementado el número de consignatarios, pero no solo quedaron compensados, sino que disminuyeron por dos razones capitales: la primera fue la mayor capacidad de carga de los buques, y la segunda fue la creación de grandes líneas marítimas que concentraron la oferta del transporte por mar. Es decir, esta concentración naviera tuvo el mismo efecto en el sector consignatario, ya que se agrupó en torno a las líneas regulares, desplazando de la industria a aquellos consignatarios que no habían podido conseguir ser representantes de alguna de estas líneas.

En 1900 el número de consignatarios establecidos en Barcelona era de 29, de los cuales 1 era de vela y 2 trabajaban con buques de los dos tipos (Tabla 6). Si lo comparamos con 1880, año en que había 44, de los cuales 14 eran de vela y 6 trabajaban con vela y vapor, podemos afirmar que los veleros habían prácticamente desaparecido por lo que hace referencia a las tareas de los consignatarios. Tanto es así que Vidal, que era el único que

²⁵ *Diario de Barcelona* 31-10-1880 p. 10499 (Andén Bajo del Puerto), 5-5-1880 p. 4523 (Merced, 12), 2-5-1880 p. 4387 (Merced, 13), 25-3-1880 p. 3062 (Merced, 20), 22-3-1880 p. 2912 (Nueva San Francisco, 24)

²⁶ Lista Oficial de Buques del Proyecto SeaLit.

se dedicaba a la vela, consignó solo un viaje en todo el año, concretamente el 17 de marzo de 1900 a Guantánamo y Manzanillo (Cuba).²⁷ Esta gran reducción se debió a la concentración de un buen número de buques en líneas estables, reduciendo a la mínima expresión a los veleros de aquellos propietarios que tenían flotas pequeñas. Esta concentración eliminó a los corredores marítimos y a los consignatarios más pequeños que trabajaban este segmento del transporte marítimo.

TABLA 6. Lista de consignatarios de Barcelona en 1900

Nombre	Dirección	Representa	Tipo	Destino
Amengual y Cía.	Dormit. S. Fco., 13	Mahonesa Vapor La Marítima	vapor vapor	Menorca América
Ballester, Antonio	Pla de Palau, 11	Línea española	vapor ambos	Cabot. Península Varias
Bosch Alsina, Rómulo	Antonio López, 15	Pinillos Izquierdo	vapor	América
Busanya y Cía.	Medinaceli, 1 bj	Línea española	vapor	Cabot. Mediterráneo
Canadell y Villavechia	Mercé, 40	Florio y Rubbatino	vapor	América
Capdevila Rosell, Juan	Colón, 15	Italo-Spagnuolo	vapor	Cabot. Mediterráneo
Casnovas, M.	Plata, 4	Jover y Serra	vapor	Cuba
Casaseca y Cía.	Traspalacio, 1	Línea italiana	vapor vapor	Cabot. Atlántico Varias
Catalá, Marcelo	Isabel II, 2	Ibarra	vapor	Cabot. Atlántico
Freixas Hermanos	Paz Bajo Muralla 2	Línea española	vapor	Cabot. Atlántico
Furquet y Lacín	Traspalacio, 1	M. Sloman Jr. Línea italiana	vapor vapor	Hamburgo Cabot. Atlántico
Jensen, C.B.	Pje. Comercio, 1	Prince Line	vapor	América
Mac-Andrews y Cía.	Palacio, 16	Roca y Cía. Línea española Línea inglesa	vapor vapor vapor vapor	Londres Hamburgo Cabot. Atlántico Australia
Mascaró, Francisco	Sta. Magdalena, 6			
Monteys y Capdevila S.C.	Dormit. S. Fco. 4	Barcelonesa Naveg.	vapor	Alicante
Palomo, Santos	Colón, 6	Línea española	vapor	Cabot. Mediterráneo
Poggio, José Luis	Merced, 8		vapor	América
Prats, F. Y Cía.	Rbla. Sta. Mònica 21	Línea española Línea española	vapor vapor	América Cabot. Península
Puig, Agustín	Aduana, 5 bis			
Ramos, Hijo de Ramón A.	Cristina, 8	Línea española Línea española	vapor vapor	Cabot. Península Cabot. Mediterráneo

²⁷ *Diario de Barcelona* 17-3-1900 p. 3322.

Nombre	Dirección	Representa	Tipo	Destino
Ripol y Cía.	Palacio s/n	Trasatlántica Villaverde Gral. Transporte Naveg. Industria	vapor vapor vapor vapor	Varias Canarias Varias Sevilla
Rouvier, David	Rbla. Sta. Mónica 14	Cyp. Fabre Línea francesa	ambos vapor vapor	Alexandria Marsella América
Salvadó Prim, A. Sobrino	Escudillers, 70	Veloce Nav. Ital.	vapor	América
Sanz Selma Vcente, Viuda	Colón, 35	Valenciana Naveg.	vapor	Varias
Serra Font, José	San Pablo, 4	Línea española	vapor	Liverpool
Sureda y Robirosa	Palacio, 2	Isleña Marítima	vapor	Baleares
Tintoré, Francisco M.	Pje. Comercio, 1	Unión Comercial Vap. Tintoré La Roda	vapor vapor vapor	Baleares Liverpool Marruecos
Vidal Hermanos	Colón, 21		vela	Cuba
Witty, Frederick		Línea inglesa	vapor	Cabot. Atlántico

Fuente: Elaboración propia a partir de Aperturas de Registro en el *Diario de Barcelona*.

De los 29 consignatarios relacionados, 12 ya existían en 1880: Amengual, Ballester,²⁸ Busanya, Casanovas,²⁹ Jensen, Mac-Andrews, Ramos,³⁰ Ripol, Rouvier, Salvadó,³¹ Serra y Tintoré.³² Es decir, el 41% continuaba operando después de 20 años y 7 de ellos ya lo hacían en 1860: Busanya, Casanovas,³³ Ramos, Ripol, Rouvier, Serra³⁴ y Tintoré, el 24% después de 40 años. Es evidente que por razones biológicas no tuvieron continuidad las personas, pero sí las empresas que dirigieron. Queda de manifiesto que la perdurabilidad de las empresas consignatarias es muy alta, y esto solo puede entenderse por una alta rentabilidad de sus negocios, o por ser muy difícil desde el exterior poder entrar en un círculo cerrado a la exclusividad de algunas familias.

Valdaliso (2000, p. 274) describe para 1883, 1900 y 1933 el número de descargadores, corredores y consignatarios fijando para los referidos años y para el puerto de Barcelona 33, 52 y 82, respectivamente. El único año en que coincide con este artículo es 1900 (Valdaliso da 52 y esta relación 30), aunque el citado autor incluye los navieros que se habían integrado verticalmente y consignaban su propia flota. Valdaliso obtiene su información de la Estadística de Contribución Industrial (imprecisa)³⁵ y del Anuario del

²⁸ Cambia el nombre de Ballester Fonrodona por Antonio Ballester.

²⁹ Cambia el nombre de Casanovas y Cía por M. Casanovas.

³⁰ Cambia el nombre de Ramón A. Ramos por Hijo de Ramón A. Ramos.

³¹ Cambia el nombre de Salvadó y Esbert por Sobrino de A. Salvadó Prim.

³² Cambia el nombre de Pablo M^a Tintoré por Francisco M. Tintoré.

³³ Cambia el nombre de Casanovas y Casagemas por Casanovas y Cía.

³⁴ Cambia el nombre de J. M. Serra e Hijo por J. Serra Font.

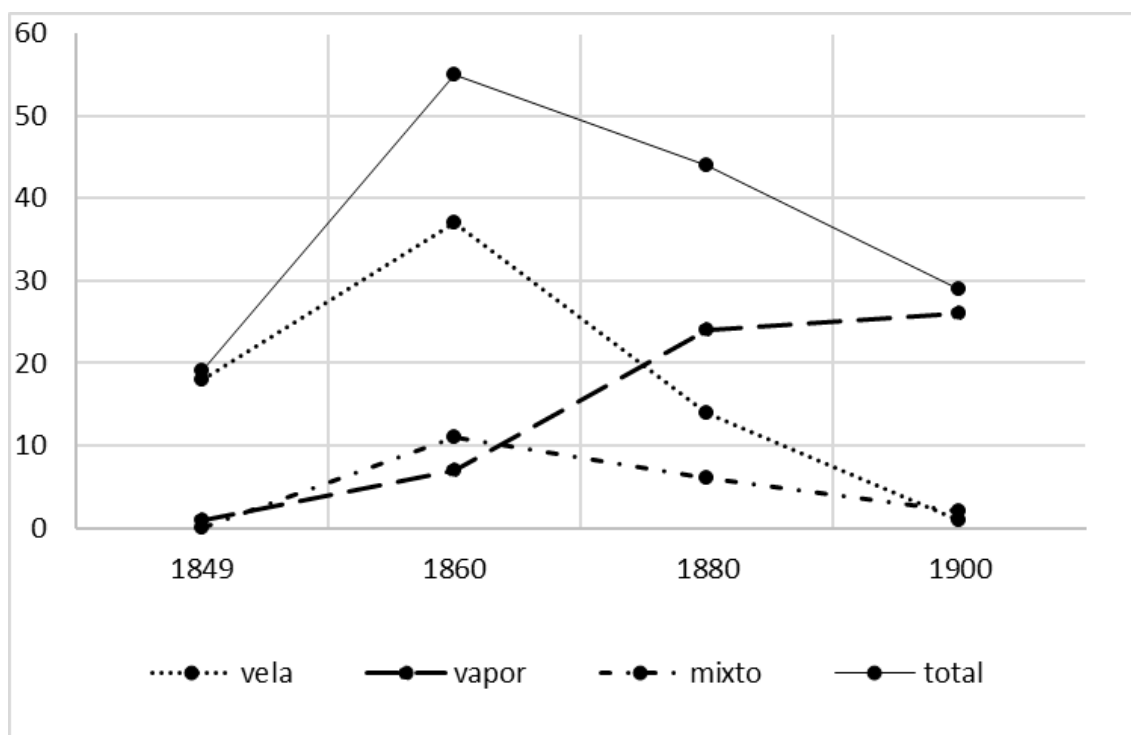
³⁵ Se han confrontado las 55 referencias de 1860 con las 5 que aparecen en el Libro de Matriculaciones de 1861, así como las 44 de 1880 respecto a las 17 de 1879. En el primer caso, solo coinciden 2 y en el segundo 6. Después de analizar individualmente las diferencias, se llega a la conclusión de que las matrículas eran documentos que para esta investigación no tenían demasiada fiabilidad por: 1) los consignatarios de buques

Comercio y de la Industria que incluye también otros oficios como el de agente de aduanas.

5. Una visión de conjunto

El gráfico 2 nos presenta la evolución numérica de los consignatarios, diferenciada según el tipo de energía propulsora que utilizaban los buques que consignaban. Se observa que el punto álgido es 1860, cuando los consignatarios que daban servicio a la vela eran más numerosos y a medida que éstos descendían también lo hacía la curva general. Esto se produjo por un crecimiento del número de profesionales entrantes en un sector joven, en expansión y sin apreciables barreras de entrada. Inicialmente convivían una amalgama de agentes: los corredores marítimos, los consignatarios que realizaban esta actividad puntualmente (no consignaban líneas regulares), y los que actuaban como representantes de una línea naviera de una forma recurrente, siendo estos últimos un grupo muy reducido. Solo posteriormente se dio un proceso de especialización y concentración.

GRÁFICO 2. Evolución de los consignatarios vela/vapor de Barcelona entre 1849 y 1900



Fuente: Elaboración propia a partir de Aperturas de Registro en el *Diario de Barcelona*.

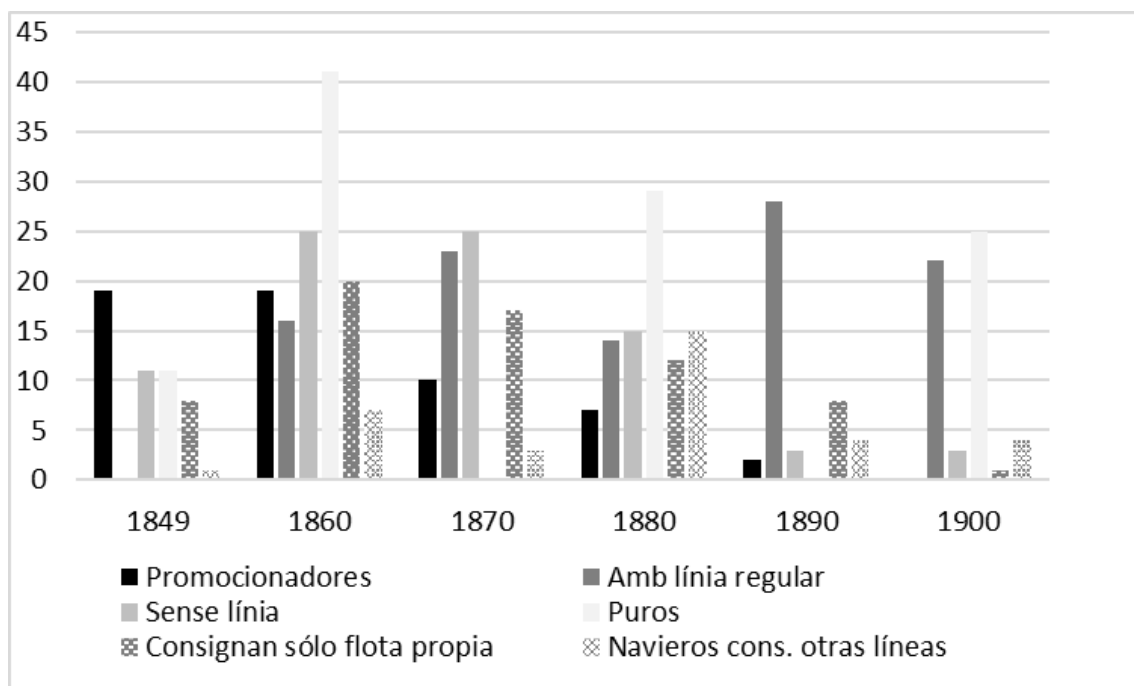
Otro aspecto que intervino en la variabilidad del número de consignatarios fue la reducción de la flota velera matriculada en Barcelona, ya que el transporte que ésta

también podían serlo de mercaderías, pero no por serlo de mercaderías han de serlo de buques y la matrícula les aplicaba el mismo epígrafe. 2) Las matrículas pudieron estar atrasadas y no tener en cuenta las bajas, como en el caso de Álvarez Torres y C^a, que había liquidado sus negocios marítimos en 1890 y aun figuraba en el Libro de Matrículas de 1898. 3) Errores frecuentes en los nombres, entre los que se han detectado Barherta por Baker, Vilt por Witty o Sancora por Samora.

realizaba fue sustituido por armadores ubicados en otros puertos, con el consiguiente nombramiento de consignatarios en la ciudad. Este lógico aumento no queda reflejado en el gráfico 2 dado que queda diluido por el factor de la disminución de los “ocasionales”. Por otra parte, si considerásemos que la prosperidad profesional debiera medirse por la evolución natural de esta curva erraríamos, ya que para poderla entender deberíamos leerla precisamente al revés, es decir, en 1860 todavía existían muchos “ocasionales”, cuando, en cambio, hacia 1900 los consignatarios ya eran la aristocracia de los muelles.

A lo largo de los años objeto de este artículo no ha habido un único tipo de profesional de la consigna, y por tanto no todos ellos han realizado las mismas funciones. Nos encontramos con los corredores marítimos que se dedicaban exclusivamente a hacer publicidad del buque y a expedir carga y pasaje; los “sin línea” que, además de hacer las funciones de los anteriores, realizaban algunas otras tareas acordadas con el armador; los de “línea regular”, así como los navieros que consignaban otras líneas además de la suya, que tenían firmado un contrato con el armador y hacían todas las funciones en su nombre; y, por último, nos encontramos con los armadores barceloneses que solo consignaban su propia flota, y que no podemos llamar consignatarios.

GRÁFICO 3. Tipo de consignatarios de Barcelona entre 1849 y 1900



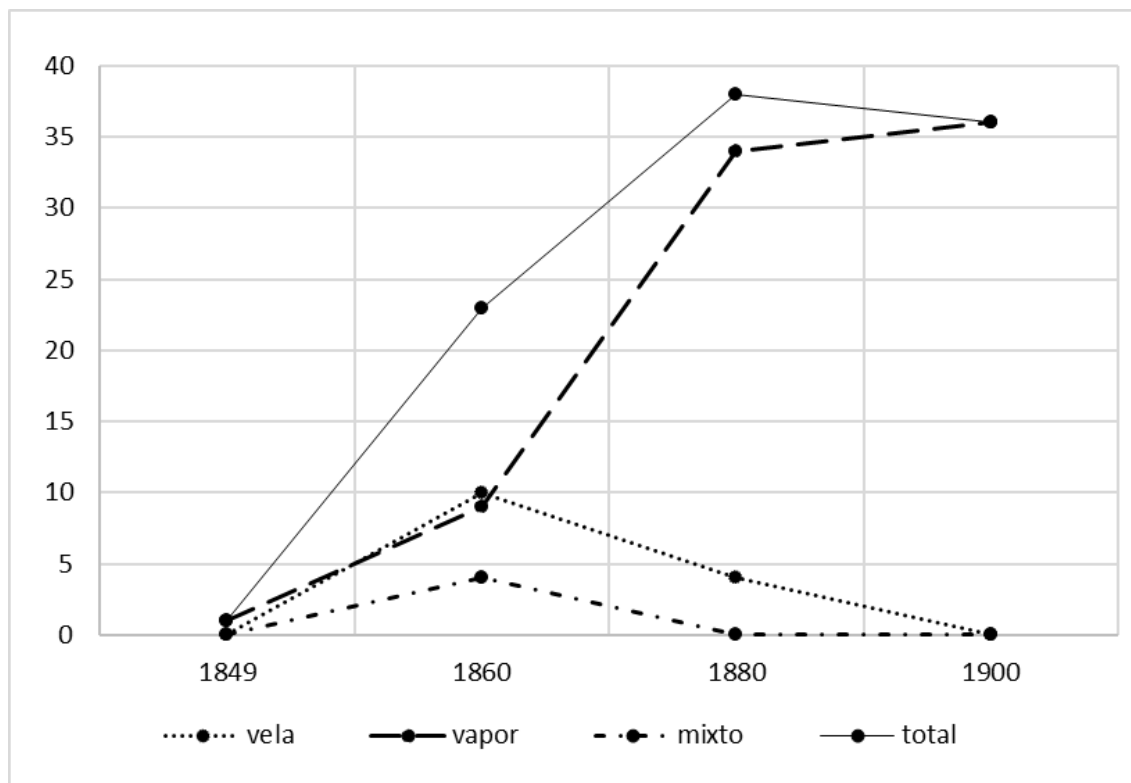
Fuente: Elaboración propia a partir de Aperturas de Registro en el *Diario de Barcelona*.

El desglose de los diferentes tipos de consignatarios podemos verlo en el gráfico 3, en el que se observa, como en la comparación con 1860, que descienden vertiginosamente a partir de 1880 la suma de corredores marítimos y aquellos que no tuvieron una línea regular (se pasó de 44 a 22), y que aumentaron las líneas regulares a las que daban servicio los consignatarios en un sentido estrictamente moderno y los navieros que consignaban otras líneas (se pasó de 23 a 29). Existe una tendencia evidente hacia la generación de

líneas regulares, que se concretó finalmente en 1900, cuando prácticamente no quedó ningún consignatario sin línea.

Tal como puede observarse en el gráfico 4, las líneas regulares que atracaban y eran consignadas en el puerto de Barcelona, tuvieron un aumento significativo en el paso de la vela al vapor, siendo de una importancia capital en la transformación y variabilidad de la profesión. Crecieron a la misma velocidad que disminuía el número de consignatarios, lo que evidencia que expulsaron de la industria a aquellos que no poseían una relación comercial contractual con los armadores.

GRÁFICO 4. Líneas regulares consignadas en Barcelona entre 1849 y 1900



Fuente: Elaboración propia a partir de Aperturas de Registro en el *Diario de Barcelona*.

Siguiendo las direcciones postales de los consignatarios en las diferentes etapas, en el mapa 1 se observa cómo han evolucionado a lo largo del tiempo su ubicación general en la ciudad, producto de los diferentes cambios tecnológicos, las ampliaciones portuarias y la definición de la profesión.³⁶ Se pasó en 1849 de una atomización por toda Ciutat Vella,³⁷ a una concentración en 1860 en el área de Pla de Palau³⁸ (aunque todavía se mantenían puntos dispersos), seguido de una consolidación en esta zona con tendencia a

³⁶ Aunque la configuración del puerto fue cambiando a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, por cuestiones de homogeneización se ha conservado el mismo fondo de mapa de 1882-83 en todos los años estudiados.

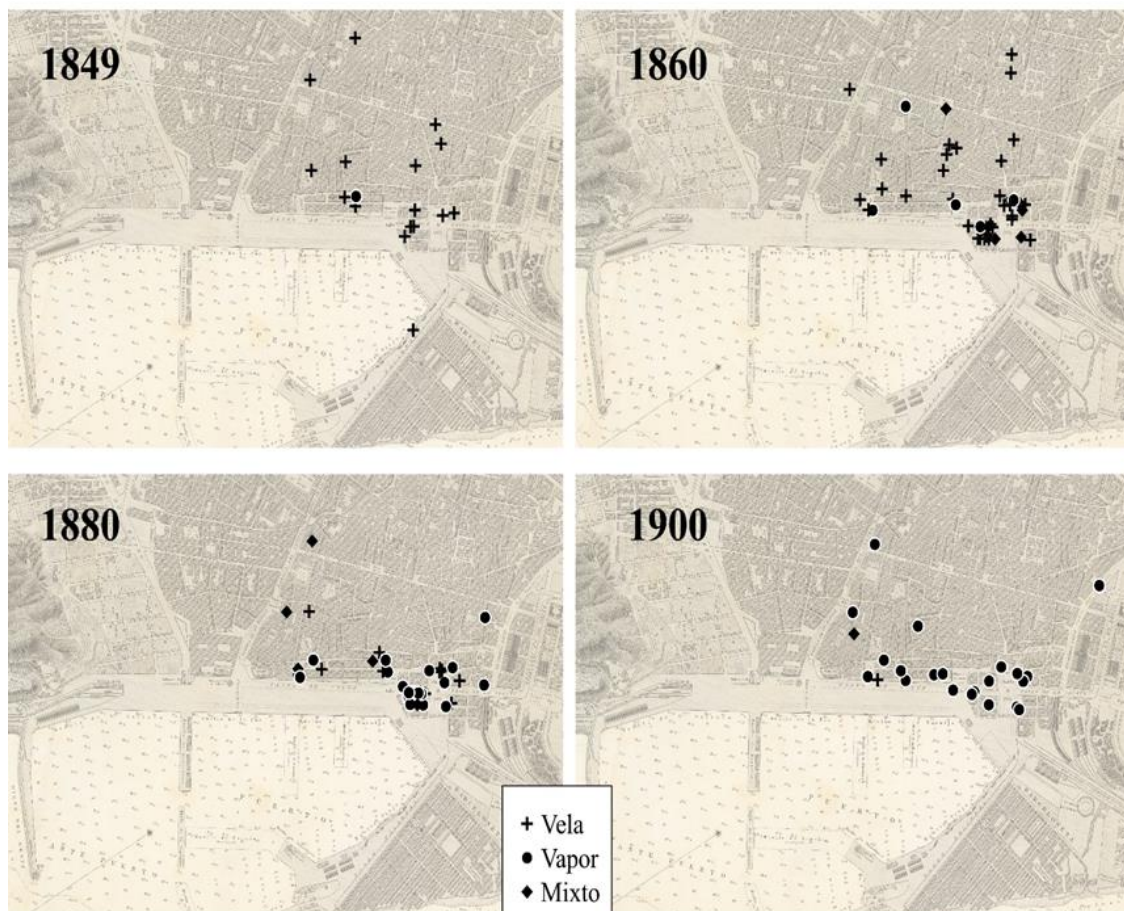
³⁷ Distrito de Barcelona, embrión de la ciudad, que hasta mediados del siglo XIX estaba rodeada de murallas.

³⁸ Lugar comercial por excelencia de Barcelona, puerta de entrada de mercaderías y personas que arribaban por mar en el siglo XIX. Lugar donde se ubicaba la Aduana.

acercarse a los muelles en 1880, para acabar difuminándose esta concentración hacia 1900, poco después de que se amplíe el puerto de Barcelona. Parece claro que los consignatarios establecían sus oficinas lo más cercano que podían a la Aduana y a los lugares de carga y descarga de los buques, pero evitando la Barceloneta por la diferente significación social que tenía para ellos este barrio.³⁹

En cambio, la regla de cercanía, que parece muy lógica, no se produjo en 1849, lo que ratifica todavía más la evidencia de que en aquel año las personas que se anunciaban eran corredores de fletes y pasajes, más que consignatarios. Este fenómeno también se produjo en parte en 1860 con el nacimiento del consignatario moderno, que convivía con los aludidos corredores marítimos.

MAPA 1. Ubicación de los consignatarios de Barcelona de 1849 a 1900



Fuente: Elaboración propia a partir de Aperturas de Registro en el *Diario de Barcelona*.

6. Procedencia de los consignatarios

Alió (2009, p. 27) afirma que los consignatarios habían sido antes comerciantes, representantes, comisionistas y administradores, es decir, todos ellos procedieron del comercio. Pascual (en Rodrigo 2005, p. 2) añade que con la desaparición de las casas de

³⁹ Se confirma la tesis de Page (2019, pp. 146-147): “La Barceloneta estaba limitada por una frontera social que excluía a aquellos sobre los que recaían los principales beneficios de la actividad económica ligada al mar y al puerto”.

comercio hubo un proceso de separación entre comerciantes, consignatarios y navieros. Son afirmaciones o conjeturas indicativas de que los consignatarios provenían todos ellos del campo comercial, y que hubo una línea divisoria entre cada una de las tres figuras. Por otra parte, Valdalisó (2000, p. 279) nos informa que el conocimiento de los mercados y sus conexiones con comerciantes y cargadores, hicieron de los corredores figuras destacadas en el tráfico marítimo en el último cuarto del siglo XIX, o bien que una parte de los armadores se integraron hacia adelante implicándose en el servicio de manejo de buques, es decir, en la consignación propia o ajena.

Dicho esto, es importante introducir algunos matices, puesto que, a través del análisis de la trayectoria profesional de una parte de los consignatarios detectados, se ha podido observar la multiplicidad de actividades que ejercían los mismos. Éstos son solo algunos ejemplos de los muchos que podrían encontrarse:

- 1) Algunos provenían de la profesión de agentes de aduana o hacían esta función juntamente con la de consignatarios, bien sea como personas físicas o jurídicas (por ejemplo, Busanya, Comerma, Capó, Gaset, Alemany, Ballester, Casabayó, Casanovas, Casaseca, Díaz, Estasén, Ferrer, Frigola, Llompart, Massa, Miquel, Palomo, Ponseti, Prax, Rouvier, Salvador, Sanz y Sureda). En 1880 eran el 37% y en 1900 el 22% sobre el total de consignatarios de estos años.⁴⁰
- 2) Algunos procedían de navieras o realizaban ambas actividades en diferentes épocas (por ejemplo, Biada, Maresch, Plandolit, Serra, Solá, Soler, Tintoré, Ballester, Canela, Casanovas, Comerma, Díaz, Esbert, Ferrer, Forteza, Jané, Pomés, Ramos, Robert, Salvador, Sureda y Amengual).⁴¹ En 1880 eran el 32% y en 1900 el 24%.
- 3) Algunos eran comerciantes y al mismo tiempo consignatarios (por ejemplo, Fontanillas, Guille, Serra, Taltavull, Virgili, Capó, Guarch, Pérez, Baradat, Parcet, Samora, Witty, Álvarez, Despony, Jané, Novelle, Robert, Sureda). Tanto en 1880 como en 1900 eran el 10%.
- 4) Deben añadirse las personas procedentes de otros lugares que no pertenecían a ninguno de estos colectivos, y que eran enviadas a Barcelona como personas de confianza de las casas matrices. Con todas las reservas, algunas de estas personas podrían detectarse por sus apellidos nada comunes entre los catalanes, a los cuales se debería añadir otros no detectables por su fonética ibérica.

La conclusión a la que se llega es que no existía una única procedencia de los consignatarios, sino que era una amalgama de personas que, de una forma u otra, se movían profesionalmente en el campo marítimo. A lo largo del período se detectan alternancias entre las diferentes actividades de comerciante, armador, consignatario y

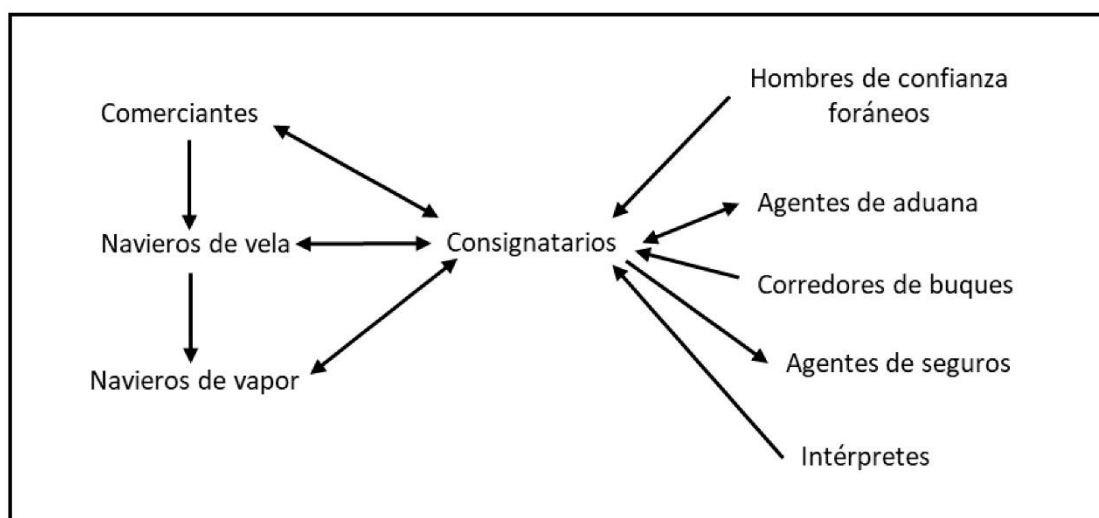
⁴⁰ Contraste realizado entre las tablas de consignatarios de los diferentes años y las relaciones de los Anuarios del Comercio y la Magistratura.

⁴¹ Contraste efectuado entre las tablas de consignatarios con las Listas de Matrículas y la Lista de Buques del Proyecto SeaLit.

agente de aduana. En alguna ocasión cuando hacían una actividad abandonaban otra, pero muchas veces compaginaban varias o incluso todas ellas.⁴² Es decir, no existían fronteras para conseguir maximizar la rentabilidad de las casas navales, aprovechando las relaciones y contactos con todos los puntos del vértice comercial y marinerío.

La imagen 1 es una síntesis del sector de procedencia y destino de los consignatarios. La dirección de las flechas que convergen en esta palabra indica la actividad de dónde procedían. En cambio, aquellas que parten de la misma palabra muestran las profesiones a las cuales se trasladaron algunos consignatarios o bien compaginaron estas actividades.

IMAGEN 1. Procedencia de los consignatarios de Barcelona



Fuente: Elaboración propia a partir de Aperturas de Registro en el *Diario de Barcelona*.

7. Conclusiones

La entrada en funcionamiento de los buques de vapor supuso importantes innovaciones técnicas tales como la aplicación de esta energía en el campo de la navegación, la aparición de la hélice o la sustitución de las cuadernas de madera por las metálicas, al mismo tiempo que se agrandaban las dimensiones y, por lo tanto, la capacidad de carga de los buques. Pero debe enfatizarse que el avance tecnológico no solo influyó en la mejora de la navegación, sino que las consecuencias de esta optimización dieron un impulso al comercio de tal magnitud que lo convirtieron en lo que la historiografía ha denominado la Primera Globalización (O'Rourke y Williamson 2002). Este importante vuelco generó la creación de nuevas profesiones, o al menos nuevas concepciones o configuraciones de algunas de ellas, cuestión que supuso un importante cambio organizativo. La mayor velocidad, la regularidad del servicio y las prisas que se generaban para amortizar la elevada inversión que suponía la compra de un buque de vapor fueron las causas que trastornaron el mundo marino. En sí, se trató de la aplicación de la Revolución Industrial al campo del transporte marítimo.

⁴² Entre otros muchos ejemplos, el de la Casa Ramos, Jané y Cía. o Rómulo Bosch.

No obstante, dicha revolución no sucedió de la noche a la mañana, sino que la sustitución de la flota se hizo prácticamente a lo largo de un siglo. No podemos olvidar que en la década de 1940, por las restricciones energéticas de posguerra, aún se utilizaban buques de vela en nuestro país.⁴³ Esto hizo que las profesiones que se movían en torno al transporte marítimo también tuvieran una mutación gradual, coexistieran, o se intercalaran funciones o prácticas profesionales arcaicas con otras de modernas.

Una de las profesiones a las que afectó la revolución del vapor fue a la de los consignatarios de buques. Aunque era una actividad que venía de tiempos pretéritos, sus funciones se ampliaron de tal manera que pasaron de ser “perseguidores de buques” que facilitaban el atraque en el puerto y servían de intérpretes a los capitanes, a representantes plenipotenciarios del armador; todo ello pasando por una escala de fases intermedias, entre las que encontramos las figuras de los corredores marítimos, o aquellos que solo dispensaban servicios de intendencia al buque.

El vapor cambió la profesión del consignatario tanto en el número como en la actividad a realizar, pero no solo porque era importante que el buque estuviera en el puerto el menor tiempo posible, sino por algo igual de importante como fue la creación de importantes flotas navieras que cubrían líneas de tránsito de una forma periódica y regular. En cambio, la mayoría de los veleros, aunque realizaran alguna línea permanente, eran mucho más anárquicos tanto en sus destinos como en la periodicidad, realizando lo que hoy en día llamaríamos navegación *tramp*.⁴⁴ Es decir, la profesión moderna de consignatario nació como resultado de la difusión del vapor.

La consecuencia de las mejoras de regularidad y rapidez fue la profusión de líneas regulares que conectaban periódicamente los principales puertos del globo. De ahí la necesidad de los armadores de tener un representante de su confianza que cuidara de sus intereses en los puntos de escala. Se confirma el apunte de Valdalisó (2000, p. 285) cuando nos indica que, en casi todos los casos, la consolidación de la empresa servicio de línea y el establecimiento de consignatarios fueron de la mano. En cambio, a los veleros *tramp* les bastaba recoger o entregar la mercadería transportada al comerciante, tarea que podía realizar tanto el capitán del buque como un “consignatario” con funciones reducidas.

La función del consignatario tal como la entendemos hoy no comenzó hasta la década de 1860. Entonces se iniciaron las primeras agencias consignatarias que daban un servicio completo a los buques de una forma individual o bien a línea marítimas que recalaban en el puerto con cierta regularidad. Estos pioneros transformadores de una actividad centenaria convivieron casi veinte años con aquellos consignatarios “ocasionales” que anunciaban la salida y destino de un buque, además de realizar contrataciones de fletes y pasajes, hacer funciones de intendencia, pero aun sin tener acuerdos regulares con los

⁴³ Instituto Nacional de Estadística. En 1942 España tenía una flota de vela mercante de 39 buques con 9.885 TRB.

⁴⁴ Los buques *tramp* son aquellos que no tienen línea ni cargas regulares.

armadores. Son estos consignatarios “ocasionales” los que el vapor y la creación de líneas regulares expulsaron de la actividad a medio plazo.

Las principales causas, todas ellas provocadas por el paso de la vela al vapor, que marcaron el vaivén del número de consignatarios al alza fueron: 1) el aumento del tráfico del comercio internacional provocado por la mayor rapidez de las comunicaciones y la apertura del canal de Suez; 2) la reducción de la flota mercante con sede en Barcelona, con la consecuencia de incrementar la que residía en otros puertos españoles y de bandera extranjera (todos ellos necesitaban un consignatario); y 3) el paso de algunos armadores locales a consignatarios aprovechando su conocimiento del sector, debido a tener dificultades económicas en sus negocios como armadores.

Por el contrario, las causas que hicieron disminuir el número de profesionales de la consigna fueron: 1) el aumento de las líneas regulares de vapores que hicieron obsoletas las rutas *tramp* de los veleros, y como consecuencia de ello la práctica desaparición de los consignatarios “ocasionales” que les daban servicio; 2) el agrupamiento de rutas en menos armadores, que obligó a la concentración de las agencias consignatarias; 3) la competencia del tren en las rutas de cabotaje cercanas; 4) la mayor capacidad de carga de los buques de vapor que influyó en el número de viajes a realizar; y 5) la pérdida de las colonias antillanas. De estas cinco causas, las cuatro primeras se vincularon a la transición al vapor.

Una parte importante de personas de las que se nutría esta profesión provenía de lo que podríamos llamar “hombres de confianza forasteros”, que no fueron otros que parientes o empleados de los armadores, que se trasladaban a Barcelona desde sus ciudades de origen para representarlos plenipotenciariamente. Pero la procedencia de los consignatarios no vino solo de esta fuente, sino que tuvo diversidad de orígenes, proviniendo de actividades como agentes de aduana, intérpretes, corredores marítimos, comerciantes o navieros.

Por otra parte, los consignatarios pudieron representar todos los papeles de la obra, ya que los encontramos como comerciantes, navieros de vela o vapor, intérpretes, agentes de aduana y de seguros. La multiplicidad de funciones que realizaban los consignatarios, de la misma forma que lo hacían las figuras restantes, se fueron compaginando e intercalando con las diferentes actividades portuarias según su conveniencia y política empresarial. Es decir, no hubo líneas divisorias ni fronteras entre las diferentes profesiones, convirtiéndose las empresas en lo que podríamos denominar “casas de mar”.

Este artículo ha tratado cómo la revolución tecnológica que supuso el paso de la vela al vapor afectó a la profesión de consignatario, y a la organización del transporte marítimo en los muelles. Pero esta revolución también incidió en el conjunto de la sociedad barcelonesa, ya que la importancia comercial y económica que tenía el puerto, y el entramado empresarial que de allí surgía, afectaron social y financieramente tanto al empresariado como al mundo del trabajo, cuestión ésta que será motivo de futuros estudios. Esta significativa influencia portuaria es la razón por la que deberíamos

considerar que los estudios historiográficos sobre la ciudad y su *hinterland*, sean sociales, económicos, políticos o de representatividad deberían tener en cuenta el peso y la ascendencia de la actividad portuaria.

Agradecimientos

Quiero dar las gracias a los profesores de la Universidad de Barcelona Jordi Ibarz y Eduardo Page, así como al director del Museu Marítim de Barcelona Enric García, por sus sugerencias y orientaciones. También agradecer a los revisores anónimos y a los editores de la *Revista de Historia Industrial–Industrial History Review* por sus comentarios, muy especialmente a Agustina Rayes por sus consejos y paciencia.

Referencias

- Alemany, Joan. 1984. *El port de Barcelona: història y actualitat*. Barcelona: L’Avenç.
- Alemany, Joan y Casanovas, Àngels. 1987. *La navegació a Catalunya*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- Alió, Joan. 2009. *Els agents portuaris de Tarragona (fins a 1985)*. Tarragona: Arola Editors.
- Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. 1879. *Contestación al interrogatorio acerca de la supresión del derecho diferencial de bandera*. Barcelona: Imprenta Barcelonesa.
- Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. 1890. *Contestación al interrogatorio sobre la influencia de los tratados de comercio*. Barcelona: Imprenta Barcelonesa
- Carbonell Relat, M. 1996. ‘El transport marítim a través del moviment del port de Barcelona en l’any 1860 i els capitans que hi participaren’. *Revista La Roca de Xeix*, 13: 12–13.
- Clavera, Joan. 1992. *Economía e historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*. Madrid: Editorial Civitas.
- Durán, Judit. 2021. ‘La indústria surera a la península ibèrica. Una aproximació històrica’. Trabajo final de grado, Girona: Universitat de Girona.
- Estasen, Pedro. 1892. *De los consignatarios de buques y consignatarios de cargamentos*. Madrid: Comercio Marítimo.
- Gaillard, Jean-Michel y Anthony Rowley. 2000. *Historia de un continente*. Madrid: Alianza.
- García Domingo, Enric. 2017. *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*. Barcelona: Icària.
- García Domingo, Enric. 2005. La casa Masiques (1890-2005). ‘Apunts per a una història d’empresa’. *Drassana. Revista del Museu Marítim*, 13: 14–23.
- Giménez Blasco, Joan. 2009. *De la vela al vapor. La marina catalana a través de una familia de Vilassar de Mar. Els Sust*. Vilassar de Mar: Editorial Pagès.
- González Lebrero, Rodolfo. 1989. *El agente consignatario de buques en España*. Barcelona: Librería Bosch.

- González Lebrero, Rodolfo. 1993. Del agente consignatario de buques. *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía*, 2: 842–848.
- Ibarz, Jordi. 2020. ‘Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1873’. *Ayer, Revista de Historia Contemporánea*, 120 (4): 143–169.
- Instituto Nacional de Estadística. 1942. *Transportes. Flota mercante*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística. Disponible en: <https://www.ine.es/inebaseweb/pdfDispacher.do?td=164957>.
- Maluquer de Motes, Jordi. 2013. *La inflación en España. Un índice de precios de consumo (1830-2012)*. Madrid: Banco de España.
- Masriera, Arturo. 1926. *Oliendo a brea*. Barcelona: Editorial Políglota.
- Miller, Michael B. 2012. *Europe and the maritime world*. New York: Cambridge.
- Moreno Rico, Javier. 2015. *Los hombres sencillos. Historia de la marina mercante (1817-1915)*. Sabadell: J. Moreno.
- Nanot-Renard, Pedro. 1877. ‘Memoria sobre la marina mercante española’. *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, s/n: 10–22.
- Nieto, Alfonso. 1960. *El consignatario de buques*. Madrid: Oficina Central Marítima.
- O’Rourke, Kevin y Jeffrey G. Williamson 2002. ‘When did globalization begin?’. *European Review of Economic History*, 6 (1): 23–50.
- Page, Eduardo. 2019. ‘Entre el mar, el puerto y la ciudad. Comunidades marítimas urbanas en transición: el caso de la Barceloneta en el siglo XIX’. *Revista Avances del Cesor*, 21 (16): 131–160.
- Dirección de Hidrografía. 1885. *Mar Mediterráneo. Costa oriental de España. Plano de la rada y puerto de Barcelona* [levantado en 1882 y 1883 por la Comisión Hidrográfica al mando del Capitán de Fragata Rafael Pardo de Figueroa; J. Riudavets y Tudury lo dibujó; M. Rodríguez lo grabó; S. Bregante y Mz. grabó la letra]. Madrid: Dirección de Hidrografía. Disponible en: <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/000221.html>.
- Pacual Doménech, Pere. 1999. *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*. Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona.
- Riera Tuécols, Santiago. 1993. *Dels velers als vapors*. Barcelona: Col·legi d’Enginyers Industrials de Catalunya.
- Rodrigo Alharilla, Martín. 2005. *La Casa Ramos, 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona.
- Rodrigo Alharilla, Martín. 2017. *La marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona.
- Roig, Emerencià. 1929. *La marina del vuit-cents*. Barcelona: Editorial Noray.

Seafering Lives in Transition Mediterranean Maritime Labour and Shipping During Globalization, 1850s-1920s. Proyecto SeaLiT. Disponible en: <https://www.sealitproject.eu/>

Sella, Antoni y Martín Rodrigo. 2002. *Vapors*. Barcelona: Angle Editorial.

Valdaliso, Jesús María. 1992. 'La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial'. *Revista de Historia Económica*, 10 (1): 63–98.

Valdaliso, Jesús María. 2000. 'The rise of specialist firms in Spanish shipping and their strategies of growth 1860 to 1930'. *Business History Review*, 74 (2): 267–300.

Valdaliso, Jesús María. 2001. 'Entre el mercado y el estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX'. *Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 1: 55–79.

Valdaliso, Jesús María. 2013. 'El transporte marítimo en España, 1850-1936'. En *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, editado por Carlos Barciela López, Antonio Di Vittorio, Giulio Fenicia, y Nicola Ostuni, 361–382. Roma: Rubbettino.

Ville, Simon. 1993. 'The growth of specialization in English shipowning, 1750-1850'. *Economic History Review*, 46 (4): 702–722.

Adaptant-se al canvi tecnològic: els consignataris de vaixells del port de Barcelona en el pas de la vela al vapor (1849-1900)

RESUM

La figura de l'agent consignatari marí no ha estat estudiada en profunditat en relació als seus orígens, i a la forma en la que va satisfer progressivament les necessitats comercials dels armadors amb seu a d'altres indrets. Aquest treball pretén demostrar com el consignatari modern va aparèixer en el port de Barcelona en el pas de la vela al vapor, transformant totalment una professió que ja existia anteriorment. La nova energia propulsora va canviar completament les funcions dels consignataris: de professionals qualificats amb poques responsabilitats a plenipotenciaris dels naviliers, i en una figura cabdal del transport marítim amb forta influència en els molls.

PARAULES CLAU: consignatari de bucs, navilier, història marítima, port de Barcelona

CODIS JEL: L22, L84, N73, L91

Adaptándose al cambio tecnológico: los consignatarios de buques del puerto de Barcelona en el paso de la vela al vapor (1849-1900)

RESUMEN

La figura del agente consignatario marino no ha sido estudiado en profundidad en relación a sus orígenes, y a la forma en la que cubrió progresivamente las necesidades comerciales de los armadores con sede en otros lugares. Este artículo pretende demostrar cómo el consignatario moderno surgió en el puerto de Barcelona a partir del paso de la vela al vapor, transformando totalmente una profesión que ya existía anteriormente. La nueva energía propulsora cambió completamente las funciones de los consignatarios: de profesionales cualificados con pocas responsabilidades a plenipotenciaris de los navieros, y en una figura clave del transporte marítimo con una importante influencia en los muelles.

PALABRAS CLAVE: consignatario de buques, naviero, historia marítima, puerto de Barcelona

CÓDIGOS JEL: L22, L84, N73, L91