

Relaciones comerciales y transporte marítimo de Puerto Rico en el siglo XIX (Una mirada desde el puerto de Mayagüez)

ANTONIO NIEVES MÉNDEZ*

ESTE TRABAJO TIENE COMO OBJETIVO principal conocer las relaciones comerciales que mantenía la isla de Puerto Rico durante el siglo XIX con el Caribe. Presenta las conexiones y los itinerarios de las compañías marítimas existentes en el puerto de Mayagüez, Puerto Rico y sus principales destinos en el Caribe. También intenta conocer el movimiento marítimo comercial y, sobre todo, dejar bien claro que el pretendido aislamiento de Puerto Rico con el resto del Caribe durante el siglo XIX, nunca existió.

El estudio esta basado en documentación existente en el Archivo Municipal de Mayagüez, Puerto Rico y en el Archivo General de Puerto Rico, especialmente los fondos documentales de Gobernadores Españoles y Obras Públicas, serie Puertos y Muelles, los cuales resultaron muy útiles por la riqueza de datos relacionados con el tráfico mercantil. Además, con los periódicos de la época se lograron establecer los itinerarios de viajes y las relaciones entre las distintas casas comerciales de Mayagüez y el resto del Caribe.

COMERCIO INICIAL DEL PUERTO DE MAYAGÜEZ EN EL SIGLO XIX

Con el objetivo sacar del aislamiento y estancamiento económico en que se encontraba Puerto Rico a finales del siglo XVIII, la Corona española

* Dirigir correspondencia al Apartado 1591, Moca, Puerto Rico, 00676, tel. 787-818-6447, e-mail: antiesmendez@hotmail.com.

dictó una Real Cédula el 4 de mayo de 1758 ordenando a la Real Compañía Catalana de Nuestra Señora de Monserrate que estableciera vínculos comerciales entre Puerto Rico, Isla Margarita y Santo Domingo. Sin embargo, dicha medida no surtió el efecto esperado por la falta de vías de comunicación, el permiso para realizar el comercio de cabotaje y la restricción del uso de los otros puertos de la isla. Por lo cual fue necesario dictar otra Real Cédula en 1814 en la que se ordenaba habilitar ocho nuevos puertos alrededor de Puerto Rico autorizados para practicar el comercio de cabotaje e internacional. Como resultado de esta medida, algunos años más tarde el tráfico comercial de importación y exportación de Puerto Rico giraba en torno a los mercados de Santo Domingo y San Tomás, como lo demuestra el número de embarcaciones que arribaron al Puerto de Mayagüez a partir de ese año. De los 288 barcos que arribaron al puerto de Mayagüez en dicho año, 105 procedían del área de las Antillas, de los cuales 53 llegaron de San Tomás y 52 de Santo Domingo, equivalentes a 77% del tráfico comercial entre Puerto Rico y las Antillas. El otro 23% se distribuía entre Curazao (8%) y las islas de Santa Cruz, San Bartolomé, Guadalupe, Antigua, Martinica, Islas Turcas, Barlovento y Cuba (15%).

En el área de las exportaciones el líder era Santo Domingo con 44 naves al año y luego San Tomás con 41, que representaban 68% del total. En un punto bastante lejano se encontraban las islas de Barlovento y San Bartolomé con 12 y 10 buques respectivamente (16%), mientras Curazao tenía 4% de la exportación; el restante 9% se dividía entre las islas de Antigua, Guadalupe, Santa Cruz, Tortola, Cuba y Jamaica.

Con el tráfico de importación procedente de San Tomás se recibía en Mayagüez: bacalao, pimienta, jabón, tabaco, licores, herramientas, materiales de construcción, alquitrán, calderos, ollas, cilindros de ingenios y, sobre todo, harina de trigo. Mientras que de Santo Domingo llegaba: café, azúcar, carne, arroz, manteca, ajos, maderas, muebles, velas, cebo, cueros y palo de tinte. De las demás Antillas se recibían generalmente licores y sal.

En cambio, Mayagüez, que a su vez actuaba como un puerto de trasbordo, colocaba en ambos mercados su producción de café, azúcar,

licores, maíz y maderas, así como cueros, almidón, tabaco, zapatos, harina de trigo y maíz.¹

Sin embargo, a partir del 1801 se inicia un distanciamiento comercial y político entre Puerto Rico y Santo Domingo, al caer éste último a manos de Toussaint, ocupación que culminaría con la invasión de Pierre Boyer en 1822. El problema se inicia con la firma del Tratado de Basilea en 1795 entre España y Francia. Según el Artículo IX del Tratado, el rey de España abandonaba y cedía su primada colonia a cambio de la restitución de algunos territorios peninsulares ocupados por los ejércitos franceses. El conflicto toma auge en 1822 cuando los haitianos ocupan militarmente el Santo Domingo español con el objetivo de ampliar su territorio a toda la isla, dándole a la república haitiana mayor seguridad ante eventuales intentos de reconquista por parte de Francia; además, la situación política de la colonia española, que acababa de declararse independiente, era inestable. Sin embargo, el incidente que más enfrió las relaciones tuvo lugar en 1808 cuando tropas españolas, procedentes de Puerto Rico, apoyaron al movimiento antifrancés que, un año después, tendría como resultado la reincorporación de Santo Domingo al dominio de España. Aunque la lucha definitiva para liberarse de los haitianos se canalizó a través de los trinitarios el 27 de febrero de 1844, las relaciones no se normalizaron al finalizar la independencia por las constantes pugnas que continuaron entre Pedro Santana y Buenaventura Báez Méndez por la presidencia de la república.²

Ese convulso periodo de la historia de Santo Domingo dio al traste con las relaciones comerciales entre éste y Puerto Rico. Ocasión que aprovecharon los comerciantes de San Tomás para ampliar su participación en el mercado de Puerto Rico alcanzando un aumento de 24.1% en el movimiento de importación y exportación, y conquistando 63% de ese mercado.³

¹ Archivo General de Puerto Rico (en adelante AGPR), *Gobernadores Españoles, Mayagüez*, caja, 501, 1814.

² MOYA PONS, 1977, pp. 267-355.

³ "Relación de buques que han entrado y salido de este Puerto en el mes del presente año", AGPR, *Generales Españoles, Mayagüez*, cajas 500 y 501, 1820.

El comercio entre ambos países nunca se pudo recuperar de esa caída como se demuestra en el volumen de las importaciones comerciales entre los puertos de Mayagüez, San Juan y Aguadilla con Santo Domingo para el periodo que va de 1844 a 1870.⁴ Aunque en los informes oficiales se registran frecuentes entradas y salidas de barcos de banderas alemanas, inglesas, holandesas y danesas procedentes de Santo Domingo, éstos respondían al servicio de transporte de pasajeros o de embarcaciones que estaban en tránsito por los puertos de la isla.⁵

Como efecto de los mencionados sucesos se produce un giro en las relaciones comerciales del puerto de Mayagüez, Puerto Rico hacia los mercados de Norteamérica, Europa, Centroamérica y otras partes del Caribe. De Estados Unidos se ampliaron relaciones comerciales con los puertos de Nueva York, Boston, Baltimore, New London, New Port, New Haven, Alexandria, Willmington, Halifax, Virginia y Filadelfia y Providence. En el caso de Europa se utilizaban los puertos de Génova, Burdeos, Nantes, Bristol y Barcelona.⁶ De Centroamérica y el Caribe estaban entre otros los de Cuba, Haití, Panamá y México.

LOS PRIMEROS EMPRESARIOS MARÍTIMOS DEL PUERTO DE MAYAGÜEZ Y EL CONTROL DE LOS EMPRESARIOS ESPAÑOLES SOBRE EL COMERCIO

En Mayagüez, las primeras evidencias de comerciantes dedicados al tráfico marítimo corresponden al año 1814 cuando se habilitó el puerto y su aduana. Entre ellos aparecen José Basora, propietario del buque *Rompecabezas*; José Vigo, dueño de la goleta *Heroína*, y Agustín Mangual y Vicente Soler, propietarios de la goleta *Altagracia*.⁷

Luego, para la década de 1820, se añade Francisco Annoni, dueño de las goletas *Especuladora*, *Nueva Especuladora* y *Constitución*. Otro de los

⁴ "Documento del estado que demuestra el comercio de importación y exportación", *Balanza Mercantil*, 1844, 1848-1850, 1852-1854; 1857-1859, p. 7 y 1870, p. 4.

⁵ "Documentos que demuestra el total de buques que entraron y salieron con carga de los puertos habilitados de la isla de Puerto Rico", *Balanza Mercantil*, 1870-1877, p. 12.

⁶ AGPR, *Generales Españoles, Mayagüez*, caja, 501, 1814.

⁷ AGPR, *Generales Españoles, Mayagüez*, caja 500, 1800.

empresarios de esa época era Tomás Tolosa, dueño de las goletas *Encarnación, Feliz y Pedro*.⁸ Todos se dedicaban al comercio de cabotaje y a realizar viajes entre las vecinas islas de San Tomás y Santo Domingo. El tráfico internacional quedaba en manos de la marina de España o de los propios países extranjeros que mantenían contacto con Puerto Rico.

El dominio de los comerciantes mayagüezanos dedicados al tráfico comercial comenzó a dar signos de debilidad a partir de 1838 con la aparición de los buques de vapor. Aunque en realidad el uso de los veleros y las goletas que utilizaban los empresarios mayagüezanos no fue desplazado hasta los años ochenta, cuando se generalizó el uso de los barcos de vapor⁹ por su capacidad para transportar grandes cantidades de materias primas y productos manufacturados.¹⁰ Excepto Tomás Tolosa, ningún otro comerciante pudo establecer una empresa de carácter internacional. No era posible enfrentarse a las marinas mercantes del Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, Noruega, Francia, Holanda, Dinamarca e Italia que entre el 1840 y 1900 aumentaron sus fletes de 6 millones de toneladas a 18.6 millones.¹¹ La falta de recursos económicos para competir con los grandes industriales y capitalistas los relegó al comercio de cabotaje y al servicio de ancones para descargar los barcos a vapor.

Ni siquiera la Corona española era capaz de hacerle frente a la competencia de las compañías extranjeras, por lo cual se vio forzada a estimular u obligar el uso de sus empresas marítimas nacionales a través de la regulación del sistema de tarifas y aranceles. Obviamente era un sistema proteccionista y discriminatorio contra los artículos extranjeros y las marinas de los demás países, pero era una forma de proteger sus mercados. Por ejemplo, en 1837 se dispuso que las maderas que se exportaban en buques de bandera extranjera hacia un puerto extranjero debían de pagar una tarifa de 20% del valor de sus cargamentos, en cambio si era en un buque español sólo pagaba 5%.¹²

⁸ Estos datos provienen de los informes mensuales que rendían las autoridades del puerto de Mayagüez. AGPR, *Generales Españoles, Mayagüez*, caja 501.

⁹ AGPR, *Generales Españoles, Mayagüez*, caja 501.

¹⁰ JESÚS TORO, 1977, p.55.

¹¹ JESÚS TORO, 1977, p. 55.

¹² CRUZ MONCLOVA, 1973, t. I, p. 312.

Luego, en 1851, la Corona implantó otra medida para regular la venta de harinas españolas en sus dominios ultramarinos. Ésta fijaba un flete de tres pesos por cada barril de harinas españolas movilizadas en buques de bandera española y de cinco si se hacía en buques extranjeros. Por otra parte, las harinas de procedencia extranjera transportada en buques españoles pagaban solamente cinco pesos y siete si era entregada en los barcos extranjeros.¹³ En el caso específico de Cuba y Puerto Rico todos los productos importados desde España o exportados a ésta se tenían que mover exclusivamente en naves de banderas españolas.¹⁴

Por otra parte, en armonía con los cambios del mercado y la necesidad de proveer servicios eficientes a los residentes de Puerto Rico, el conde de Reus, gobernador de la isla, concibió la idea en 1840 de adquirir un barco de vapor para estimular el comercio y facilitar la transportación entre la capital y los demás puertos. Para cubrir el considerable costo de 100 mil pesos del propuesto vapor, el gobernador determinó tomar varios préstamos entre los comerciantes de los diferentes pueblos de la isla. De los cuales la capital debía de contribuir con la cantidad de 75 mil pesos, Mayagüez 14 500 pesos y el resto se obtendría de los demás comerciantes de la isla.

El proyecto no se inició hasta 1860 porque el gobernador fue relevado de su cargo en diciembre de ese mismo año,¹⁵ con la compra por parte del gobierno de Puerto Rico del buque de vapor *Águila*, que se llegó a conocer como el *Vapor Costanero*.¹⁶ Su objetivo primordial era unir los servicios de transporte y comercio entre la capital y los puertos locales de la isla.¹⁷ Para cumplir con sus compromisos de manera más eficiente, se añadió en 1880 otro vapor bautizado como *San Juan*.¹⁸

¹³ CRUZ MONCLOVA, 1973, t. 1, pp. 312.

¹⁴ JESÚS TORO, 1977, p. 72.

¹⁵ Archivo Histórico Municipal de Mayagüez (en adelante AHMM), *Actas del Ayuntamiento*, 11 de agosto de 1848, fs. 129-130; 21 de agosto de 1848, f. 134, y 19 de diciembre de 1848, fs. 217-218.

¹⁶ AHMM, *Actas del Ayuntamiento*, 7 de enero de 1867, f. 2.

¹⁷ *Boletín Mercantil*, año 31, núm. 3, 6 de enero de 1871.

¹⁸ AGPR, *Obras Públicas, Puertos y Muelles*, caja 176, leg. 103, exp. 113.

A medida que se generalizó el uso de vapores y se desarrollaron grandes empresas marítimas se generó una fuerte competencia entre todos los países para dominar los mercados locales e internacionales. Tanto los empresarios españoles radicados en Cuba y Puerto Rico como los peninsulares que contaban con suficientes capitales, compitieron para no perder el mercado. Se han podido identificar dos empresarios de capital cubano y tres compañías con sedes en España. En Puerto Rico se llegaron a formar tres compañías, una operada por el gobierno, que eventualmente fue adquirida por Ramón Herrera del comercio de La Habana, y otras dos de empresarios españoles residentes en la isla.

PRINCIPALES EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO QUE OPERARON EN EL PUERTO DE MAYAGÜEZ EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Las compañías marítimas de capital cubano o puertorriqueño

En Puerto Rico la única empresa que realizaba viajes a Estados Unidos y España era la del catalán Tomás Tolosa, pero no logró permanecer más allá de 1875.¹⁹ La otra compañía que operaba en la isla se dedicaba a dar un servicio de interconexión de pasajeros y mercancías entre los puertos locales y la capital. Dicha empresa fue adquirida por el comerciante cubano Ramón Herrera. Para 1877 surgió la Empresa Marítima Puertorriqueña del marqués del Campo para competir con las Empresas Herrera en el ámbito local. La Empresa Marítima Puertorriqueña contaba con siete embarcaciones que conectaban los puertos de San Juan, Arecibo, Aguadilla, Mayagüez, Guayanilla, Ponce, Arroyo, Humacao, Naguabo, Vieques y Fajardo. Estaba representada en Mayagüez por los almacenistas Srs. Plaja y Bravo.²⁰

En 1875 se establecieron en Puerto Rico dos compañías de capital cubano. Una era Vapores Correos de las Antillas del acaudalado comerciante cubano Ramón Herrera, cuyos viajes conectaban el puerto de Aguadilla con los de La Habana, Nuevitas, Gibara y Baracoa, en Cuba, y

¹⁹ Véase Tabla 1.

²⁰ Véase Tabla 1.

con los de Puerto Plata y San Tomás.²¹ En su fase inicial la gente de Mayagüez que quería usar sus servicios, tenía que trasladarse hasta el vecino puerto de Aguadilla hasta que Herrera adquirió la línea de Vapores Costaneros y extendió sus servicios para pasajeros a los demás puertos de la isla con tarifas módicas. Por ejemplo, una persona que salía de Mayagüez a San Juan podía escoger un pasaje de 12, 7.25 o 3 pesos, dependiendo de la categoría que escogiese.²² Esta compañía se mantuvo funcionando en Puerto Rico hasta febrero de 1898, bajo la dirección de la firma comercial capiralina Sobrinos de Alonso.²³

Otra de las compañías cubanas que ofrecía sus servicios a Puerto Rico para 1875 era conocida como Vapores Correos Transatlánticos de Antonio López y Cía. Para usar sus servicios había que moverse a la capital y trasbordar las mercancías. De San Juan partía a La Habana y de allí hacia Cádiz a un costo de 200 pesos en primera clase, 160 en segunda y 70 pesos en tercera. Si lo que se deseaba mover era mercancías, entonces se pagaba a razón de 10.50 pesos la tonelada hasta Cuba y de 15 pesos de La Habana hasta Cádiz.²⁴

Empresas de capital español

Las compañías de capital español que daban servicio directo de España a Cuba y a Puerto Rico llegaron a principios de la década de 1870. La primera fue la empresa Larrinaga y Cía., a través de su línea oficial conocida con el nombre de Vapores Españoles, la cual ofrecía servicios comerciales entre la metrópoli y las islas de Puerto Rico y Cuba.²⁵ Además ofrecía servicios a Veracruz, Costa Firme, La Habana, Santo Domingo, Santander, la Corruña y Liverpool. La línea poseía los vapores *Manila*,

²¹ *El Tiempo*, año 1, núm. 29, 15 de marzo de 1875. Este periódico se localiza en AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46-C, exp. 8.

²² *Boletín Mercantil de Puerto Rico*, año 36, núm. 113, 24 de septiembre de 1876. Ubicado en AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46-C, exp. 9.

²³ AGPR, *Obras Públicas, Puertos y Muelles*, caja 76, leg. 103, exp. 113.

²⁴ *Boletín Mercantil de Puerto Rico*, año 36, núm. 113, 24 de septiembre de 1876.

²⁵ *Boletín Mercantil*, año 31, núm. 2, 4 de enero de 1871.

Madrid, Reina Mercedes, Tremthen, Vera Cruz y Habana. Casi todos ellos tenían una capacidad de mil toneladas. Esta compañía estaba representada en Mayagüez por Farbe y Cía. y Patxot Castello y Cía.²⁶

Este servicio permitía unir a las siguientes firmas comerciales: de La Habana, los Srs. Ros Hermanos; de Nuevitas, la de Pedro Sánchez Daliz; de Gibara, los Srs. Longoria Rosal y Cía.; de Baracoa, los Srs. Mones Iduhi; del puerto de Santo Domingo, Ginebra Hermanos; de Mayagüez, Raldiris Hermanos; de Aguadilla, Amell Julia y Cía.; de la capital, Iriarte Hermanos, y finalmente, de San Tomás, los Srs. Lamb y Cía.²⁷ Esto demuestra la importancia que tenían las empresas marítimas en el mundo comercial mayagüezano.

Luego, en 1881, se establecieron dos nuevas empresas: Vapores Transatlánticos, con un capital inicial de cinco millones de pesetas,²⁸ y la Sociedad Anónima de Transporte Marítimo, con un capital inicial de 10 millones de pesetas bajo la dirección de Pelegrín Pomés y Borda.²⁹

La empresa Vapores Transatlánticos ofrecía rutas a Liverpool, Havre, Santander, la Coruña y Vigo, en Europa. En América, a San Juan de Puerto Rico, Cuba, Cartagena, Colón, Puerto Limón, La Guaira y Carúpano.³⁰

Empresas marítimas europeas

La competencia del transporte marítimo en barcos de vapor no se hizo esperar ya que, en 1872, la empresa Vapores Correos de Inglaterra empezó a anunciar sus servicios, de acuerdo a la información enviada por el gobernador al puerto de Mayagüez.³¹ Al iniciar el año de 1876 esta línea contaba con tres vapores para el uso exclusivo del tráfico marítimo y comercial entre la isla y Liverpool, Inglaterra.³²

²⁶ AGPR, *Judicial, Civil, Mayagüez*, caja 335.

²⁷ AGPR, *Judicial, Civil, Mayagüez*, caja 335.

²⁸ *Gaceta de Madrid*, núm. 248, 5 de septiembre de 1881.

²⁹ AGPR, *Gobernadores Españoles, Mayagüez*, caja 507.

³⁰ *El Propagador. Periódico Liberal Reformista*, año IV, núm. 15, 21 de enero de 1883, p. 1.

³¹ AHMM, *Actas del Ayuntamiento*, 27 de febrero de 1872, f. 9.

³² AHMM, *Actas del Ayuntamiento*, 27 de febrero de 1872, f. 9.

En 1874 apareció la Compañía de Vapores Mala Real Inglesa aunque con un servicio limitado a una ruta que incluía San Juan, Santo Domingo, Puerto Plata y San Tomás. Luego, en septiembre de 1876, extendió sus servicios a los demás puertos de la isla y a Europa; para atraer pasajeros ofrecía 25% de descuento a las familias que viajaran juntas.³³ Los dueños de la empresa eran los Srs. White, Forman y Cía, ubicados en Jones Street 31, Liverpool, Inglaterra. Sus contactos en la capital eran Latimer y Cía y en Mayagüez los Srs. Llauri Borda y Cía.³⁴

Aunque en sus vapores se indicaba servicio para pasajeros, su fuerte era el tráfico comercial. En esa área ofrecían los siguientes fletes: para mercancías, sacos vacíos, papel, perfumería, juguetes, velas, chocolatería, drogas, comestibles, jabones, vino, licores, aguas minerales y vidrios de ventanas se pagaba a 60 pesos la tonelada; las quincallas y efectos de ferretería, a 55 pesos la tonelada; las cargas de lozas, vidrios y cervezas, a 50 pesos la tonelada; el arroz, el hierro, los fogones y los calderos, a 45 pesos la tonelada. Para maquinarias y piezas o accesorios, el precio se establecía por convenio.³⁵

Ese mismo año de 1874 aparece la Gran Línea de Vapores Franceses. Esta empresa ofrecía pasajes para Santander y San Nazario, partía todos los días 25 de cada mes. Si los que viajaban formaban una familia completa recibían 15% de descuento, tanto de ida como de regreso. En el caso de los niños, si éstos eran menores de tres años, pagaban sólo una cuarta parte y si su edad fluctuaba entre 8 y 12 años pagaban la mitad.

Los criados no podían permanecer mucho tiempo en los camarotes de sus amos, pues para ellos se destinaba el entrepuente del vapor, razón por la cual el pasaje en ese lugar costaba sólo 80 pesos.³⁶ Para utilizar los servicios de esta línea había que trasbordar por el *Vapor Costanero*, pues era el que ofrecía ese servicio.

A partir del 13 de diciembre de 1876 la compañía de vapores Hamburg-Amerikanise Packetfarth de Alemania anunció su nueva ruta.

³³ AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46-C, exp. 9.

³⁴ AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46 C, exp. 8.

³⁵ AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46 C, exp. 8.

³⁶ AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46 C, exp. 8.

Ésta salía de Hamburgo vía Grimsby, entraba al puerto de Havre, y de ahí continuaba a las Antillas.

En las Antillas su punto de contacto era San Tomás, luego San Juan, y luego seguía rumbo a Santo Domingo, Puerto Plata, Samaná y San Juan. Una vez en San Juan partía para San Tomás. En ese recorrido se enlazaban la casas comerciales Silva Ferrer, de Aguadilla; Heise Kraemer y Cía., de Mayagüez; Wiechers y Cía., de Ponce, y Schön Willink y Cía., de San Juan.³⁷ Con excepción de la Silva y Ferrer, las demás casas comerciales pertenecían a los comerciantes de origen alemán. Esto nos deja ver la utilidad de cada compañía marítima en el desarrollo de las casas comerciales de su país. También la Hamburg-Amerikanise Packetfarth ofrecía viajes conocidos como transatlánticos. Éstos eran unos viajes que, a través de transbordos por el istmo de Panamá, se movían por el Océano Pacífico llegando hasta Japón y China.

Otra compañía que extendió sus servicios a Mayagüez en 1876 fue la Generale Transtlantique, que tenía los vapores *Ville de Brest*, *Ville de Saint Nazaire* y *Ville de Bordeaux*. Desde Fort de France partía para Ponce, de ahí pasaba a Mayagüez, y seguía a Santo Domingo, San Pedro de Macorís y Puerto Plata, en La Española. Luego continuaba a Puerto Príncipe, para terminar en el puerto de Nueva York.

Esta misma empresa ofrecía servicios a todo el Mediterráneo a través de un transbordo en el vapor *Marseille Colón*, así como al norte de Europa en el *Havre de Berdeaux Colón*.³⁸ También ofrecía 15% de descuento a las familias que viajaran juntas.³⁹ Su agente de viajes en Mayagüez era la firma de los Srs. Plaja y Bravo.

Otra empresa que operaba en Mayagüez era la Compañía de Vapores Ingleses, con rutas a los principales puertos de la isla, con enlace a México vía Cuba, La Española o San Tomás, y en Europa con Francia e Inglaterra. Para conquistar el mercado permitía que los pasajeros llevaran sus enseres y provisiones, así como el servicio de intérprete a bordo de sus vapores.⁴⁰

³⁷ AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46 C, exp. 8.

³⁸ *El Diario Popular*, año VII, núm. 93, 19 de marzo de 1897.

³⁹ AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46-C, exp. 9.

⁴⁰ AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46-C, exp. 9.

Otra empresa que empezó a operar en 1876 fue la Compañía Transatlántica de Vapores Correos Franceses, con rutas a San Tomás, San Juan, Mayagüez, Jacmel, Puerto Príncipe, Santiago de Cuba y Venezuela, en América, y los puertos de Barcelona, Cádiz, Tenerife y Marsella, en Europa. Esta empresa estaba representada en Mayagüez por Borda y Cía.⁴¹

Por último, aparece la Compañía General Transatlántica que estableció sus servicios en Mayagüez en 1883 y se componía de varias líneas. Una era conocida como Saint Nazaire-Vera Cruz, que conectaba a Mayagüez mediante el vapor *Venezuela*. A través de este vapor Mayagüez tenía contacto con Puerto Príncipe, Cabo Haitiano, Kingston, Santiago de Cuba y San Tomás.

Otra de sus líneas se especializaba en viajes a Europa, travesía que realizaba el vapor *Ville de Saint Nazaire*; la ventaja de estos viajes era que se efectuaban sin transbordos. Además estaban los vapores *San Simón* y *Ville de Marseille*, que se dedicaban al tráfico directo a Europa, con cargamentos de café. Esta línea se conocía como Havre Pavillac-Vera Cruz y se movía de Veracruz a Mayagüez, de aquí a Ponce, seguía a San Tomás, y luego a Puerto Plata, Haití, Cuba y Kingston. Sus vapores eran de los más grandes, con una capacidad de entre 2 600 y 3 000 toneladas para el transporte de café.⁴²

Empresas de Estados Unidos y Canadá

Para conectar a Puerto Rico con los puertos de Estados Unidos estaba la Empresa de Vapores Atlas, que realizaba viajes directos desde todos los puertos de la isla a diferentes puertos de Estados Unidos. Generalmente se dedicaba a carga, pero también se ofrecía servicio de pasajeros. En viajes fuera de Estados Unidos se ofrecían los destinos de Liverpool, Londres, Glasgow, Havre, Ambares, Bremen y Hamburgo. Para adquirir cualquiera de estos servicios en Mayagüez había que dirigirse a la casa comercial Plaja y Bravo.⁴³

⁴¹ AGPR, *Obras Públicas, Obras Municipales*, caja 273, leg. 46-C, exp. 9.

⁴² AGPR, *Obras Públicas, Puertos y Muelles*, caja 117, leg. 179.

⁴³ *Gaceta de Madrid*, núm. 292, 19 de octubre de 1881, p. 145.

Para noviembre de 1880, la empresa canadiense Agencia de Vapores Quebec & Gulf Port S. S. Company decidió extender sus servicios a la isla. La especialidad de esta compañía era el transporte comercial. Entre sus ofertas se incluían viajes a Europa vía Nueva York. Los destinos en Europa eran los puertos de Liverpool, Londres, Glasgow, Havre, Burdeos, Rotherdam, Bremen, Hamburgo y Amsterdam. En el área de las Antillas se movía entre San Tomás, Antigua, Guadalupe, Dominica, Martinica, Santa Lucía, Barbados, Trinidad y Puerto Rico. A todas estas rutas ofrecía ofertas especiales para el transporte de azúcar, café, mieles y cacao.⁴⁴ De Canadá también estaba la Quebec & Gultri Parts Steam Company, subsidiaria de la anterior. A través de esta línea se realizaban los viajes de Nueva York a Puerto Rico, luego a San Tomás y de ahí a Venezuela.⁴⁵

CONCLUSIÓN

A medida que fue cambiando la tecnología de la navegación surgieron o se expandieron en Puerto Rico las grandes empresas marítimas para satisfacer la necesidad del comercio y el transporte de pasajeros y mercancías. Los cambios del mercado y la necesidad de modernizarse obligó a los pequeños empresarios a desaparecer o mantener una empresa dedicada al tráfico local o de cabotaje. Sin embargo, a pesar de quedar relegados del dominio de la navegación internacional, los comerciantes del puerto de Mayagüez no perdieron la oportunidad convertirse en agentes representantes de las empresas marítimas, lo que les permitió participar indirectamente de los cambios.

Por otra parte, a pesar de que el gobierno de la metrópoli trató de limitar la competencia de las compañías marítimas a través de la imposición de altos aranceles, esto no fue suficiente para que las empresas alemanas, francesas, canadienses e inglesas se mantuviesen fuera de la competencia.

Tan interesante resultan las conexiones entre las firmas comerciales establecidas en el puerto de Mayagüez y el comercio internacional, como

⁴⁴ *El Agente*, año VIII, núm. 1, 1 de enero de 1880.

⁴⁵ *El Agente*, año VIII, núm. 1, 1 de enero de 1880.

la presencia de las empresas marítimas que operaron entre Puerto Rico y el Caribe, lo que desmiente el pretendido aislamiento de Puerto Rico con respecto al resto del mundo en el siglo XIX, que algunos autores han señalado. Lamentablemente, en la actualidad, con excepción del *ferry* que viaja a Santo Domingo, es muy poco el tráfico marítimo que se registra en el puerto de Mayagüez.

BIBLIOGRAFÍA

CRUZ MONCLOVA, LIDIO

1973 *Historia de Puerto Rico (Siglo XIX)*, t. 1, Editorial Universitaria, Río Piedras.

JESÚS TORO, RAFAEL DE

1977 *Historia económica de Puerto Rico*, South-Western Publishing, Co., Cincinnati, Ohio.

MOYA PONS, FRANK

1977 *Manual de historia Dominicana*, UCMM, Santiago, República Dominicana.

ANEXO

Al entrar a la década de 1890 y hasta 1898 que salen los españoles, encontramos que estaban operando en Mayagüez las siguientes empresas: la Transatlántica Española, con dos vapores de 22 pies de calado y dos viajes al mes; la Transatlántica Francesa, con dos vapores también, pero éstos eran de 23 pies de calado; la Compañía Ramón Herrera, con cuatro vapores; la alemana, con dos vapores; la catalana, con dos vapores; la puertorriqueña, con cuatro, así como con 30 goletas en tráfico de cabotaje, sin contar las particulares y las que procedían de Estados Unidos y Canadá. Prácticamente entraban al puerto de Mayagüez un promedio de 50 embarcaciones al mes.

TABLA 1

<i>Nombre de la empresa</i>	<i>Capital</i>	<i>Destinos</i>
Vapores Correos de las Antillas, de Ramón Herrera	Cubano	Habana, Nuevitas, Gibara y Baracoa, en Cuba; Puerto Plata, Santo Domingo y San Tomás
Vapores Costaneros	Gobierno de Puerto Rico	Viajes alrededor de Puerto Rico
Empresas Tolosa, de Tomás Tolosa	Puertorriqueño	Estados Unidos y Europa
Empresa Marítima Puertorriqueña, del marqués del Campo.	Puertorriqueño	Viajes locales en Puerto Rico

TABLA 2

<i>Nombre de la empresa</i>	<i>Capital</i>	<i>Destinos</i>
Línea Regular de Vapores Españoles, de Srs. Olano Larrinaga y Cía.	Español	Puertos locales en Puerto Rico; San Tomás, Veracruz, Costa Firme, La Habana y Santo Domingo; Santander, La Coruña y Liverpool
Vapores Transatlánticos Sociedad Anónima de Transporte Marítimo, de Pelegrín Pomés y Borda.	Español	Liverpool, Havre, Santander, La Coruña y Vigo; San Juan de Puerto Rico, Cuba, Cartagena, Colón, Puerto Limón, La Guaira y Carúpano

TABLA 3

<i>Nombre de la empresa</i>	<i>Capital</i>	<i>Destinos</i>
Vapores Correos de Inglaterra, de White, Forman y Cía.	Inglaterra	San Juan, Santo Domingo, Puerto Plata y San Tomás
Compañía de Vapores Mala Real Inglesa	Inglaterra	
Compañía de Vapores Ingleses	Inglaterra	
Gran Línea de Vapores Franceses	Francia	San Tomás, Jacmel, Puerto Príncipe, Santiago de Cuba y Venezuela; Barcelona, Cádiz, Tenerife y Marsella
Generale Transatlantique	Francia	Santo Domingo, San Pedro de Macorís, Puerto Plata, en La Española; Puerto Príncipe y Nueva York
Compañía Transatlántica de Vapores Correos Franceses	Francia	Veracruz, San Tomás, Puerto Plata, Haití, Cuba y Kingston
Hamburg-Amerikanise Packetfarth	Alemania	San Tomás, San Juan, Santo Domingo, Puerto Plata y Samaná

TABLA 4

<i>Nombre de la empresa</i>	<i>Capital</i>	<i>Destinos</i>
Agencia de Vapores Quebec & Gulf Port S. S. Company	Canadá	Liverpool, Londres, Glasgow, Havre, Burdeos, Rotherdam, Bremen, Hamburgo y Amsterdam; San Tomás, Antigua, Guadalupe, Dominica, Martinica, Santa Lucía, Barbados, Trinidad y Puerto Rico.
Empresa de Vapores Atlas	Estados Unidos	Estados Unidos, Liverpool, Londres, Glasgow, Havre, Ambares, Bremen y Hamburgo
Agencia de Vapores Quebec & Gulf Port S.S. Company		Nueva York, Puerto Rico, San Tomás y Venezuela