



**GRADO EN ECONOMÍA**

**CURSO ACADÉMICO: 2022/2023**

**TRABAJO FIN DE GRADO**

El Boletín de Comercio: una fuente para analizar la actividad comercial del puerto de Santander, 1881-1891

El Boletín de Comercio: a source to analyze the commercial activity of the port of Santander, 1881-1891

AUTOR

**Asier Egaña Martínez**

DIRECTOR

**Miguel Ángel Bringas Gutiérrez**

Junio, 2023

## Índice

<b>Resumen</b> .....	3
<b>Abstract</b> .....	3
<b>Índice de gráficos, tablas, fotografías y figuras</b> .....	4
<b>1. La fuente: el boletín y la burguesía Santanderina</b> .....	5
<b>2. Metodología y la base de datos</b> .....	11
<b>3. Análisis y resultados</b> .....	13
<b>3.1 Entrada de barcos y mercancías</b> .....	14
<b>3.2 Salida de barcos y mercancías</b> .....	19
<b>4. Conclusión</b> .....	22
<b>5. Bibliografía</b> .....	24
<b>6. Anexo estadístico</b> .....	28
<b>AE 1. Entradas en junio de 1891</b> .....	28
<b>AE 2. Salidas en mayo de 1881</b> .....	31

## **Resumen**

El trabajo pretende analizar una pequeña parte de la abundante información cuantitativa disponible en el Boletín de Comercio publicado en la ciudad de Santander desde 1839 a 1916. Para ello, se ha examinado el flujo comercial efectuado por el puerto de Santander durante los meses de marzo, abril, mayo y junio de los años 1881 y 1891. En primer lugar, se expone la información relevante a la actividad comercial y social de la época. En segundo lugar, se presentan los resultados de entradas y salidas recopiladas de la sección marítima del boletín, observando los diferentes indicadores utilizados para configurar la base de datos y permitiendo analizar los diferentes destinos y orígenes de los barcos. Para finalizar, se indican las posibilidades de investigación que ofrece el Boletín de Comercio y la similitud con diversos proyectos europeos que analizan los flujos portuarios históricos.

## **Abstract**

This paper aims to analyze a small part of the information available in the “Boletín de Comercio”, examining the port flow for the months of March, April, May and June in the years 1881 and 1891. First, the information relevant to the commercial and social activity of the time is presented. Secondly, the results of entries and exits collected from the maritime section of the bulletin are presented, observing the different indicators used to configure the data base and allowing the analysis of the different destinations and origins of the ships. Finally, the research possibilities offered by the Boletín de Comercio and the similarity with various European projects that analyze historical port flows are indicated.

## Índice de gráficos, tablas, fotografías y figuras

Figura 1. Portada del Boletín de Comercio del 15 de mayo de 1881.....	7
Figura 2. Segunda página del Boletín de Comercio del 16 de abril de 1881.....	8
Figura 3. Última página del Boletín de Comercio.....	9
Figura 4. Sección marítima del 4 de junio de 1881 (Entradas).....	12
Figura 5. Sección marítima del 4 de junio de 1881 (Salidas).....	13
Tabla 1. Estructura económica de la población de Santander (en %) .....	11
Tabla 2. Información disponible en la sección marítima del Boletín de Comercio.....	14
Tabla 3. Entrada de barcos procedentes de puertos nacionales.....	16
Tabla 4. Entrada de barcos procedentes de Reino Unido e Irlanda.....	17
Tabla 5. Entrada de barcos procedentes de Cuba, Estados Unidos, Portugal, Noruega, Holanda y Bélgica.....	18
Tabla 6. Entrada de barcos procedentes de Francia.....	19
Tabla 7. Destino nacional de los barcos expedidos en el puerto de Santander.....	21
Tabla 8. Destino de los barcos expedidos en el puerto de Santander.....	22
Tabla 9. Destino de los barcos expedidos en el puerto de Santander.....	23
Gráfico 1. Proporción de barcos de vela y a vapor, diferenciado por año, mes y tonelaje (Ts) .....	15
Gráfico 2. Número de buques despachados clasificados por tipo de propulsión y año.....	21
Fotografía 1. Pintura del puerto de Santander de Mariano Ramón Sánchez encargado por el rey Carlos IV hacia 1793.....	6
Fotografía 2. Puerto de Santander.....	11
Fotografía 3. Puerto de Santander, 1885.....	17

## 1. La fuente: el boletín y la burguesía Santanderina

Este capítulo tratará de exponer la historia del boletín de comercio. El Boletín es uno de los periódicos más antiguos de Santander, comenzó el 5 de agosto de 1839. Se trataba de un periódico muy específico dirigido a los armadores, comerciantes y consignatarios de Santander, el propósito era incrementar la información comercial de los ciudadanos de Santander. Una de las cosas más llamativas del boletín, era la necesidad de suscribirse para poder tener la posibilidad de leerlo, ya que no se vendía en los kioscos de prensa. Esto nos indica el grado de interés de la población Santanderina sobre temas económicos y comerciales. (Cabarga, 1982).

Además, en aquella época en Santander, ya existían grupos o empresarios con un alto nivel de renta que empujaban a la ciudad a crecer, especialmente aprovechando las conexiones que le ofrecía el puerto. La historia del puerto de Santander está muy unida al crecimiento económico de la ciudad, por ello al cabo de unos años después de crearse, comenzó a exponer información relevante sobre las entradas y salidas de los barcos mercantes que embarcan y descargan diferentes tipos de mercancías. Algunas dirigidas a cubrir las necesidades de los ciudadanos de la propia ciudad y otras que conectaban con la meseta o el País Vasco. El crecimiento de la ciudad hizo que el boletín comenzará a publicar diferente información dirigida hacia la ciudadanía sin carácter mercantil. Publicaciones sobre la vida de la ciudad, de la provincia, de España y el extranjero, además de añadir publicidad sobre las diferentes ofertas que publicaban las navieras que comerciaban con el puerto (Cabarga, 1982).

Dentro de la redacción se podían encontrar personas como Jacobo José y los abogados Bengoa y Oliva. Más adelante José María Martínez tendría el puesto de director y propietario. La entrada del nuevo director incrementó notablemente la influencia de boletín sobre la provincia de Cantabria. Esta influencia queda patente por el intento de promoción de la “Biblioteca popular”, pero no se pudo llevar a cabo debido a la falta de lugares físicos donde poder colocar la infraestructura (Cabarga, 1982).

El boletín de comercio comenzó con una periodicidad de tres días a la semana, a partir de 1850 empezó a publicar los lunes, miércoles y viernes, además de introducir las nuevas novedades comentadas anteriormente. El boletín número 223 del 2 de octubre de 1866, fue un punto de inflexión, dado que, a partir de este día el boletín se publicará todos los días excepto festivos, debido al incremento del interés de la población a temas sociológicos y demográficos (Gutiérrez, 2021).

Queda patente la importancia que tuvo este periódico en la vida de los Santanderinos de la época, se le considera una de las revistas más antiguas y longevas de la provincia. Sin duda alguna, la calidad de los datos representados diariamente posibilita la investigación y caracterización de las verdaderas necesidades e intereses de la población. El crecimiento económico de la ciudad se disparó cuando se autorizó la comercialización con América, en ese momento el puerto de Santander comenzó a ser una de las principales salidas de la harina y el mineral de hierro producido en la meseta y en la provincia. Más adelante en el trabajo se representarán datos donde se puede observar como la cantidad comercializada entre los diferentes países nacionales y extranjeros aumenta con el paso del tiempo.

A su vez, la información que se publicaba prácticamente a diario sobre el precio de los productos, precios de fletes, cambios de moneda y cotizaciones. Permiten la investigación de series temporales que podrían llegar a explicar la importancia que tuvo el puerto de Santander y la ciudad en la economía nacional y como ese poder comercial se fue diluyendo a partir de la primera guerra mundial.

A continuación, se expondrán diferentes imágenes para poder observar la información disponible en el Boletín de Comercio.

Fotografía 1. Pintura del puerto de Santander de Mariano Ramón Sánchez encargado por el rey Carlos IV hacia 1793



Fuente: Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Santander

Figura 1. Portada del Boletín de Comercio del 15 de mayo de 1881

za, á la que corresponderemos, si nos fuese posible, con nuestra asistencia á la velada, que promete ser digna de la naciente sociedad.

El Ilmo. Sr. Obispo, que oficiará hoy de pontifical y dará la bendición papal, dirigirá mañana, segundo día de Pascua, la palabra divina á los fieles que concurren á la Santa Iglesia Catedral.

Segun los periódicos de Madrid va á celebrarse en Valladolid un *meeting* libre-cambista, al que dicen han sido invitados D. Gabriel Rodríguez y D. Gumersindo Azcárate.

Si la noticia fuese cierta, sería todo lo que nos restaba.

¡Un *meeting* libre-cambista en la capital de Castilla la Vieja, cuya producción de trigo está amenazada de muerte!

No cabe duda; los españoles nos hemos vuelto locos, ó estamos en vísperas de perder el juicio.

Ya les hablarán de vinos los oradores madrileños.

Los cónsules de Inglaterra y de los Estados-Unidos de la Habana, parece han hecho gestiones para que se suspenda hasta 1.º de Julio la aplicación de las nuevas ordenanzas.

Varios periódicos franceses formulan quejas contra el ministerio de la Guerra por la manera con que forma el cuerpo expedicionario que deja ver demasiado claro que aquella administración militar es de las mas defectuosas, añadiendo que el general Farre no es hombre á propósito, pues ha descuidado lo esencial para ocuparse de política, sacrificando la verdadera organización del ejército á las pasiones personales de M. Gambetta.

Los periódicos republicanos levantan quejas clamores contra el ministro, dudando que ante las pruebas de insuficiencia que acaba de dar, pueda permanecer mucho tiempo en su puesto.

Los individuos de Cataluña que forman parte de la junta de aranceles y valoraciones, están recogiendo miles de firmas para la protesta que elevan al gobierno contra el nombramiento del Sr. Albacete para presidente de aquella. A la protesta acompañará la dimisión de todos los catalanes que figuran en la junta de aranceles.

Dice un colega de Madrid:

Anteanoche celebraron una reunion los fabricantes de clarificación de petróleo que se hallan en esta corte.

Después de una animada discusion, acordaron dirigirse al gobierno, pretendiendo no se rebajasen los derechos del petróleo refinado, porque esta rebaja vendría á matar una industria recientemente implantada en España, que tiene ya 15 fabricas establecidas en diferentes provincias.

Sólo en España se ve esto.

El *Globo* anuncia haberse descubierto un fraude en la contaduría general del ministerio de Hacienda.

Parece que al hacerse el arqueo general durante la tarde y la noche del miércoles, se encontraron dos actas de nóminas falsas, valoradas en 23 ó 22.000 pesetas. Dióse conocimiento del asunto al juzgado correspondiente.

En la noche del jueves pudieron suceder infinidad de desgracias en la iglesia del Sacramento (parroquia de Santa Maria), de Madrid.

Á las nueve en punto, hora en que se hallaba el templo lleno de gente, una mano malvada colocó un petardo detras de la puerta que comuni-

ca con la sacristía y el templo, que al disparar produjo una espantosa detonacion que se oyó en todos los extremos de la corte.

Levantó parte del piso del portal y arrancó una de las puertas que pesa mas de seis arrobas. La consternacion que se apoderó del público que se hallaba rezando en el templo, fué terrible.

Varias señoras se cayeron, otras se desmayaron, y parece que en la confusion hubo algunos contusos.

El piso de la habitación de las monjas del Sacramento tuvo una repidacion imponente al estallar el petardo, sufriendo las religiosas el susto que es de suponer.

Después estallaron otros dos petardos; uno debajo de un banco de piedra de la plaza de Oriente, y otro dentro del derribo en construcción de la calle de la Montera, esquina á la de la Aduana.

En las escaleras del ático de San Justo, encontraron tambien los agentes de la autoridad, otro petardo á cuya mecha aun no se le habia puesto fuego.

Gacetas.

SANTO DE HOY.—San Aniceto, papa, y la beata Ana Maria de Jesús.

Hoy tendrá lugar en la plaza de toros la funcion de los beduinos de la tribu de War. Después de los variados ejercicios que los individuos de ambos sexos ejecutarán, se soltará un magnífico globo aerostático, acompañado de su correspondiente correo.

La funcion comenzará á las tres de la tarde, y los precios señalados para localidades y entrada son los siguientes:

Asiento de palco 6 reales, id. de grado 4, entrada general 3, niños y militares uno y medio.

El martes se estrenará el órgano que una acreditada casa de Zaragoza construyó para la iglesia de Santa Lucia; con tal motivo, se celebrará el tercer día de Pascua una funcion solemne.

Por falta de espacio no publicamos hoy los interesantes detalles al caso; lo haremos en el siguiente número.

TELEGRAFÍA PARTICULAR.

SERVICIO DEL «BOLETIN DE COMERCIO»

Madrid 16 (5 tarde).

Los periodistas se reunen con objeto de establecer un jurado de honor.

El lunes comenzarán las operaciones contra los kroumiers.

Londres.....	48,15
Paris.....	5,05
Carpetas provisionales del <i>Empres- tito de Cuba</i> .....	96,40

FABRA.

Seccion Marítima.

BUQUES ENTRADOS.

Vapor Maria, de 131 ts., cap. Arratia, de Vigo y escalas con 697 bultos de hierro á los señores Gomez y Aparicio; 346 id. á los señores Regatillo y Compañía; 675 id. á don F. Larrañaga; 250 cueros á los señores Garcia y Marin; 7 bultos máquinas de coser á la orden; 30 cajas de conservas á don A. B. Perez y Compañía; 3 id. á don R. Gonzalez; 35 fardos de suela á los señores Echegaray y Compañía; 306 sacos de azúcar al señor Marqués de Hazas; 1.100 cajones de pino á don S. Zorrilla, y otros efectos para varios.

Idem San Miguel, de 114 ts., cap. Echavarría, de San Sebastian con 13 barricas de achicoria á don N. G. Calderon; 3 cajas de relojería á don J. Cron, y otros efectos para varios.

Idem Carlos Habans, de 256 ts., cap. Ibarra, de Cadiz con 193.200 kilógs. de sal á la orden.

Idem Nervion, de 275 ts., cap. Aguirre, de Sevilla y escalas con 30 fardos de suela á los señores Hornilla y Lecuna; 39 id. á los señores Echegaray y Compañía; 130 cueros á los señores Regatillo y Compañía; 14 cajas de conservas á don M. Pineiro; 1 de vidrio á don M. Torregrosa; 2 id. á la señora Viuda de Wunsch; 22 id. á los señores Gomez y Aparicio; 6 id. á don M. Cabrero; 1 pipa aceite de oliva á don G. Gonzalez; 8

bocoyes de id. á don R. Torcida, y otros efectos para varios.

Idem Maria, de 162 ts., cap. Louvelli, de Bayona y San Sebastian con 19 sacos de café y 32 cajas de vino á don A. B. Perez y Compañía; 25 sacos de cascarrilla á don M. Lecuna; 880 cueros y 4 fardos de id. á la señora Viuda de Haro á hijo, y otros efectos para varios.

Goleta Hippolitte Marie, de 81 ts., cap. Grouhel, de Rouen con 136.000 kilogramos de tierra refractaria á don I. Mier.

Vapor Beatriz, de 578 ts., cap. Santaulari, de Liverpool con 50 sacos de arroz y 25 cajas de jabon á don P. Carreras; 50 id. á los señores Villegas y Solar; 41 id. á los señores Fernandez Sanz y Compañía; 100 sacos de arroz y 40 cajas de tocino á la orden; 19 barriles de grasa y 8 cajas de tocino á los señores Espina y Gonzalez; 22 barriles de manteca al señor Hijo de Soto Herrero; 19 cajas de tocino á don R. Vidua; 2 de jamones á don G. Toca; 108 bultos de droguería á don B. R. Saro; 69 id. á la señora Viuda de R. Isasi; 76 id. á don J. Mier; 51 id. á los señores Pereda y Compañía; 30 de tejidos á don J. M. Zorrilla; 14 idem á los señores Capa, Garcia y Compañía; 2 idem á don A. Lamera; 10 id. á los señores Hornilla y Lecuna; 41 id. y 100 tambores de sosa á los señores Rodrigo y Paral; 39 bultos de maquinaria á don M. Vial; 86 de quincalla, ferreteria y otros efectos á don M. Cabrero; 31 id. á don M. Lecuna; 19 id. á los señores Echegaray y Compañía; 5 id. á los señores Regatillo y Compañía; 15 id. á don F. Larrañaga; 52 id. á don A. Conrad y Compañía; 74 id. á don A. Galland; 190 idem y camas á los señores Ubierna y Fernandez, y otros efectos para varios.

Goleta Polly Emily, de 146 ts., cap. Jones, de Newport con 282 170 kilógs. de carbon á don A. B. Perez y Compañía.

Vapor Lady Aline, de 233 ts., cap. Gillett, de Sunderland con 670.915 kilogramos de carbon á don A. Galland.

Corbeta John Bunyan, de 661 ts., cap. Butman, de Nueva-York con 613 bocoyes y 8 cajas de tabaco á la orden.

Bergantin Cumberland, de 208 ts., cap. Jodgson, de Nueva-York con 100 cajas de tocino, 30 barriles de manteca y 785 barriles de alcohol á la orden; 200 id. á los señores Regatillo y Compañía, y 50 cajas de tocino á don R. Vidua.

DESPACHADOS.

Vapor Velasco, de 108 ts., cap. Gomez, para Avilés con 900 sacos y 500 barriles de harina, y otros efectos.

Idem Carpio, de 389 ts., cap. Anasagasti, para Sevilla con 100 sacos de harina.

Patache Maria Josefa, de 49 ts., cap. Santa Maria, para Avilés con 30 sacos de harina, cacao, azúcar, aguardiente y otros efectos.

Vapor Hernani, de 296 ts., cap. Lopez, para Sevilla y escalas con 429 sacos de harina, azúcar, aguardiente y otros efectos.

JUNTA SINDICAL

DEL

Colegio de Corredores de esta plaza.

Cotizacion oficial del dia de la fecha.

Madrid, á 8 div. 1/4 daño.  
Santander 15 de Abril de 1881.—El Adjunto de Turno, Francisco G. de Quevedo.

FONDOS PUBLICOS.

ULTIMAS COTIZACIONES.

MADRID 16.

Renta perpétua interior del 3 1/2 %	21-77 1/2
Renta perpétua exterior del 3 1/2 %	00 00
Deuda amortizable con interés de 2 1/2 % interior.....	42-17 1/2
Bonos del Tesoro.....	99-80
Obligaciones del Banco y Tesoro serie interior.....	101-10
Obligaciones del Tesoro sobre productos de Aduanas.....	100-55
Obligaciones generales de ferrocarriles.....	43-00

PARIS 16.

3 por 100 francés.....	83-50
Exterior español.....	21 1/2
Interior.....	00-00
Amortizable.....	42-00
Consolidado inglés.....	100 11/16

Figura 2. Última página del Boletín de Comercio del 16 de abril de 1881

## ANUNCIOS.

### LINEA DE VAPORES SERRA

**COMPANIA DE NAVEGACION LA FLECHA**

*Servicio semanal de vapores-correos*  
**ENTRE SANTANDER Y LA ISLA DE CUBA.**



Salen de Santander todos los miércoles.

**PARA HABANA Y MATANZAS,**  
Santiago de Cuba, Cienfuegos, Cárdenas, Sagua la Grande, Guanajuato, Trinidad de Cuba, Manzanillo, Gibara y Nuevitas.

Los vapores nombrados á continuación, serán despachados como sigue, admitiendo carga y pasajeros para

Habana, Matanzas, Nuevitas, Cardenas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	GRACIA el 3 de Junio.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	GUIDO el 10 de idem.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	ALICIA el 17 de idem.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	SERRA el 24 de idem.

Consignatario en Santander D. Francisco Salazar, sucesor de D. Cándido Herrera, Muelle, núm. 5. Teléfono núm. 37.

### NUEVO SERVICIO DE VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

HOY PROPIEDAD DE LA LINEA SERRA  
**ENTRE SANTANDER Y LA ISLA DE PUERTO RICO**  
*por los puertos y anchuras de vapores nombrados*  
Arecibo, Mayaguez, Borinquen, Puertorriqueño y San Juan.

#### SALIDAS QUINCENALES

para San Juan, Humacao, Arroyo, Ponce, Mayaguez y Arecibo

**SIN TRASBORDO.**

Saldrá de este puerto el 10 de junio próximo el grande y rápido vapor

### Arecibo,

Admite carga á flete y pasajeros.  
Para más informes dirigirse á su consignatario D. Francisco Salazar, sucesor de D. Cándido Herrera, Muelle, 5, Santander.—Teléfono 37.



### COMPANIA DE NAVEGACION FLUVIAL Y MARITIMA.

## IBARRA Y COMPANIA

SEVILLA.

SERVICIO SEMANAL FIJO ENTRE SEVILLA, SEVILLA Y BARCELONA, CON ESCALAS EN LOS PUERTOS INTERMEDIOS.

*De Santander todos los martes para Sevilla y todos los sábados para Barcelona.*

El martes 2 de Junio saldrá el vapor

### Luchana,

su capitán D. G. Zalvidea.

El sábado 6 de Junio saldrá el vapor

### Cabo Trafalgar,

su capitán D. José Leizaola.

NOTA.—En esta consignación se aseguran las mercancías que se embarquen en los vapores de esta Empresa ó de cualquiera otra.

Consignatario en Santander D. Aurelio Martínez Zorrilla, Muelle, 3.—Teléfono núm. 35.

### LA BANDERA ESPAÑOLA.

LINEA DE VAPORES ESPAÑOLES

## SANTANDER

ISLA DE PUERTO RICO



Para San Juan de Puerto-Rico, Arroyo, Ponce, Mayaguez, Arecibo, Aguadilla y Humacao, sin trasbordo Saldrá de este puerto el 10 de Junio, salvo impedimento imprevisto, el rápido vapor-correo nombrado

### Catalan,

su capitán D. José María Ormaechea.

Admite carga á flete y pasajeros.  
Informarán sus consignatarios los Sres. D. Elias Illera é hijo, Muelle, 19.—Teléfono núm. 45.



### LINEA LARRINAGA

DE VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

ENTRE

### SANTANDER, PUERTO-RICO Y LA ISLA DE CUBA,

Para San Juan, Habana, Matanzas, Cárdenas, Santiago de Cuba y Cienfuegos, trasbordando en Puerto-Rico la carga para Arroyo, Ponce, Mayaguez, Arecibo, Aguadilla y Humacao.

Saldrá de este puerto el 3 de Junio, salvo impedimento imprevisto, el magnífico vapor nombrado

### Saturnina,

su capitán D. Fermín Bengoa.

Admite carga á flete y pasajeros.  
Dirigirse á su consignatario Sr. Marqués de Haza, General Espartaco, 7. Teléfono núm. 71. ó á la corredería de los Sres. Orbeta y Anasategui, Muelle, núm. 7.

### LA BANDERA ESPAÑOLA

LINEA DE VAPORES-CORREOS ESPAÑOLES

ENTRE

### SANTANDER Y LA ISLA DE CUBA.

SALIDAS QUINCENALES

Para la Habana, Matanzas, Cárdenas, Caibarien, Guanajuato, Santiago de Cuba y Cienfuegos.

Saldrá de este puerto el 10 de Junio, salvo impedimento imprevisto, el rápido vapor español nombrado

### Palentino,

su capitán D. José Guerrico.

Admite carga á flete y pasajeros.

El siguiente vapor será el

### Gallego,

que saldrá el 24 de Junio.  
Informarán sus consignatarios los Sres. D. Elias Illera é hijo, Muelle 19.—Teléfono núm. 45.



### NORDDEUTSCHER LLOYD.

### COMPANIA DE VAPORES-CORREOS LLOYD NORTE-ALEMAN.

Para Montevideo y Buenos-Aires directamente, tocando en Rio Janeiro.

Saldrá de la Coruña el día 17 de Junio el magnífico y rápido vapor de 4.000 toneladas y 1.000 caballos de fuerza

### Hermann.

Admite solamente pasajeros de 1.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> clase.  
A los pasajeros de 3.<sup>a</sup> clase se les dá vino y pan fresco en todas las comidas, siendo los gastos de transporte desde Santander á la Coruña por cuenta de la Compañía.

Para informes y obtener billetes de pasaje, dirigirse á los Agentes en Santander, Sres. Carlos Hoyge y Compañía, Muelle núm. 17.—Teléfono núm. 102.

### BAÑOS.—DUCHAS.

## SANTA LUCIA 1



Para Ribadesella, Gijón, Tepein y Bilbao Saldrá de este puerto el 4 de Junio el vapor

## Marianela,

su capitán D. Ramon Lanza.

Admite carga á flete y pasajeros.  
Le despacha su consignatario D. Miguel de Lecanua, Muelle número 7.—Teléfono núm. 55.

NOTA.—Si se presentase suficiente carga hará las escalas de Avilés y Viveiro.

### PARA BILBAO.

Saldrá de este puerto el 2 de Junio el vapor

## María Gertrudis,

su capitán D. Domingo Jardon.

Admite carga á flete y pasajeros.  
Le despacha su consignatario D. Miguel de Lecanua, Muelle, núm. 7.—Teléfono número 55.

### PARA HAMBURGO.

Saldrá de este puerto dentro de breves días el vapor

## Bazan,

su capitán D. Victor Arizaga.

Admite carga y pasajeros.  
Dirigirse á sus consignatarios Sres. Dorcas é hijos y Eofra, Herman-Curiós, núm. 1, ó á los Sres. Orbeta y Anasategui, Muelle, 7.



Para Gijón, Ferrol, Coruña, Vigo, Carril, Pontevedra y Cee.

Saldrá de este puerto el 5 ó 6 del corriente el vapor

## Hernani,

su capitán D. Silverio Madrid.

Admite carga y pasajeros.  
Le despachan sus consignatarios los Sres. Gomex y Aguirre, Muelle núm. 17.—Teléfono núm. 45.



### PARA SANTANDER, CASTRO-URDIALES Y BILBAO.

Saldrá de este puerto el 3 del corriente el vapor

## Gastro,

su capitán D. Fermín Abello.

Admite carga á flete y pasajeros.  
Le despacha su consignatario D. Miguel de Lecanua, Muelle, 7.—Teléfono número 55.

### GRAN BAZAR

## DE SAN FRANCISCO

DE JOSÉ UBIERNA,

frente á la iglesia, SANTANDER.

Cristalería, porcelana, camas de hierro y latón. Escopetas, revolvers y artículos de casa de las mejores fábricas de Europa. Cuchillos, cuchillería, histeria fina, lámparas y quineros de todas clases. Artículos de piel de Rusia. Gran surtido de alfombras para retratos y perfumería.

### TUBOS DE HIERRO PUNDO

### PARA BAJADAS DE AGUAS DE ESCUSADO Y DE FACHADAS.

Se venden en el almacén de hierros y maderas de D. Tomás Gómez Ribera, 9.  
También hay barriles vacíos para envase de sódicos, y barriles escabocheros. 10-6

### LA FONCIERE.

### COMPANIA DE SEGUROS CONTRA LOS RIESGOS DE TRASPORTES

y accidentes de todo clase, terrestres, fluviales y marítimos.

SOMER MERCHANTS, VALORES PUBLICOS, CUPONES, BILLETES DE BANCO, METALICO, ETC. ETC.

Capital social 25.000.000 de pesetas.

Agente en esta plaza, Manuel de Cabrera.—Arcilero, 6.

### CEBADA SUPERIOR.

Hay existencias de la extranjera á precios arreglados. Para los pedidos diríjanse á

Don J. M. Gonzalez Trevilla,  
MUELLE, NÚMERO 35.—SANTANDER.

Fuente: Boletín de Comercio

Como se puede observar existe gran cantidad de información recogida en la revista, lo que genera la posibilidad de investigar diferentes epígrafes del propio boletín, desde la tipología de las empresas que se anunciaban hasta la demografía y renta de la ciudadanía de Santander.

No se puede hablar de la prosperidad de la ciudad de Santander sin explicar las aportaciones que generaron los diferentes agentes de la burguesía. Por ello, en este apartado se explicará cómo las liberalizaciones y medidas impuestas en el siglo XVIII aumentaron considerablemente las actividades comerciales y económicas de la provincia y ciudad.

A principios del siglo XVIII la población de Santander vivía de una manera pobre, con dificultades para satisfacer sus necesidades primarias y cubrir la demanda existente en la zona. La principal actividad económica era la pesca, se producía con un bajo grado de tecnología e infraestructura desfasada, sin aprovechar las posibilidades que ofrecían los diferentes modos de transporte. Mauri Villanueva en sus investigaciones describía las actividades económicas de la ciudad como agro marinas (principalmente la pesca y la agricultura), el 42,7 % de la población se dedicaba al sector primario. Además, existía un fuerte vínculo social dedicado a satisfacer los servicios de la iglesia y las instituciones estatales. La participación de los comerciantes en la economía regional era prácticamente nula, por ello, se dedicaban a la compra de bienes rústicos consiguiendo generar rendimientos positivos al venderlos o explotarlos. (Aparicio, 1993).

A partir de la mitad del siglo XVIII se iniciaron transformaciones dirigidas a incrementar las exportaciones con las colonias. Lo que generó la necesidad de encontrar un foco de salida a las mercancías producidas en territorio español (Principalmente la lana). Por ello, desde el gobierno central impulsaron la posibilidad de expedir mercancía desde el puerto de Santander. Las transformaciones exógenas llevadas a cabo por agentes externos permitieron crear unas condiciones perfectas para incrementar la actividad económica de la ciudad, teniendo como foco principal el puerto. Las medidas dirigidas a expedir la lana de la meseta por el puerto, la construcción y la apertura del camino de Reinosa y la liberalización del comercio entre las Colonias propiciaron el relanzamiento de la economía regional. (Aparicio, 1993).

El 29 de noviembre de 1748 se aprobó la Real Orden de construir el Camino de las lanas de Burgos-Santander, los gastos correspondientes fueron financiados por la Real Hacienda y comenzó a operar en 1753. A partir del decreto, la actividad portuaria aumentó

su peso en la economía regional y a lo largo del siglo XVIII se produjo un desplazamiento del tejido comercial de la ciudad, incrementando el porcentaje del sector servicios.

Tabla 1. La población de Santander por sectores económicos, 1770-1865 (en %)

	1710	1753	1771	1797	1829	1865
Agricultura	42,7	40,5	29,0	27,2	29,7	19,7
Industrial	16,5	18,5	22,4	21,1	23,1	23,6
Servicios	40,8	41,0	48,6	51,7	47,2	56,7

Fuente: Hoyo Aparicio, 1992

Como se puede observar en la tabla 1, a partir de las transformaciones del siglo XVIII la población de Santander, comenzó a desplazar su factor trabajo e inversiones hacia el sector servicio, apoyándose en el puerto como centro económico de la ciudad.

La Real Compañía de San Carlos quebró en 1767, la compañía tenía como objetivo volver a impulsar la producción y exportación de la lana de la meseta. La desaparición de la empresa trajo consigo diferentes cambios estructurales impulsando la sustitución del trigo como principal mercancía de cambio basándose en los intereses mercantiles de las zonas de campo. Las obras para unir Reinosa con Burgos se dejaron de lado y se transfirieron los recursos a la construcción de una nueva conexión entre Reinosa y Alar de Rey, el cual era la conexión final del Canal de Castilla. Esta unificación de intereses desde el ámbito estatal consiguió revolucionar el sistema de distribución del Norte de España. (Hoyo Aparicio, 1993).

Fotografía 2. Puerto de Santander



Fuente: Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Santander

## 2. Metodología y la base de datos

La base de datos se ha recopilado tratando de recoger los flujos portuarios de los meses de marzo, abril, mayo y junio. Para poder observar cómo han evolucionado, se ha decidido escoger 1881 y 1891 como años de estudio. En ellos, se han recogido los datos de los meses mencionados. Los datos se encontraban disponibles en la sección marítima del Boletín de Comercio.

El trabajo solo se ha centrado en estudiar los flujos, la información publicada aportaba diferentes datos de los barcos, además del día, mes, año y número de publicación de la revista. Dentro de ellos, se pueden encontrar el nombre del barco, del capitán, tipo de barco (vela o vapor), propulsión, destino u origen (Dependiendo si son salidas o entradas), tonelaje (Medido en toneladas), mercancía, cantidad, unidad de medida y destinatario (En el caso de las salidas no existe destinatario).

Figura 4. Sección marítima del 4 de junio de 1881 (entradas)



Fuente: Boletín de Comercio

Figura 5. Sección marítima del 4 de junio de 1881 (salidas)

DESPACHADOS.	
Vapor Carlos Habans, de 250 ts., cap. Ibarra, para Sevilla y escalas con 50 fardos de bacalao y 10 sacos de cacao.	
Barca Monte Allegro, de 487 ts., cap. Gregorretti, para Baltimore con 500.000 kilógs. mineral de hierro y 100 barriles vacíos.	
Bergantín Viken, de 211 ts., cap. Thorsen, para Cardiff con 280.000 kilógs. mineral de hierro.	
Barca Rosetta, de 600 ts., cap. Brown, para Baltimore con 800.000 kilógs. mineral de hierro.	
Vapor Vizcaino-Montañés, de 184 ts., capitán Zarraga, para Bilbao con 127 sacos de harina, 140 cajas de azúcar, tejidos y otros efectos.	
Á LA CARGA PARA AMÉRICA.	
Barca Dos Hermanas, de 302 ts., cap. Iglesias, para la Habana.	
Corbeta Manuel, de 441 ts., cap. Vior, para Cienfuegos.	
<hr/>	
<i>Buques mayores de 50 toneladas que han salido de este puerto.—Día 3.</i>	
Vapor Vizcaya, para Bilbao.	
Vapor Palmira, para Bilbao.	
Vapor Carlos Habans, para Coruña.	
Vapor Cifuentes, para Gijón.	
Vapor Galicia, para Gijón.	
Vapor Itálica, Sevilla y escalas.	

Fuente: Boletín de Comercio

La figura 4 y figura 5 proyectan la información disponible en el boletín, en la gran mayoría de las publicaciones la sección marítima se encontraba en la 2 o 3 página dependiendo la cantidad de noticias de otro tema que se publicaban o el número de barcos del día. La clasificación de la información se ha realizado de la siguiente manera:

Tabla 2. Información disponible en la sección marítima del Boletín de Comercio

Entradas	Salidas
Año	Año
Día	Día
Mes	Mes
Número de la publicación	Número de la publicación
Nombre del barco	Nombre del barco
Tipo de barco	Tipo de barco
Nacionalidad	Nacionalidad
Propulsión	Propulsión
Nombre del capitán	Nombre del capitán
Procedencia	Destino
Mercancía	Mercancía
Cantidad y unidad	Cantidad y unidad
Destinatario	

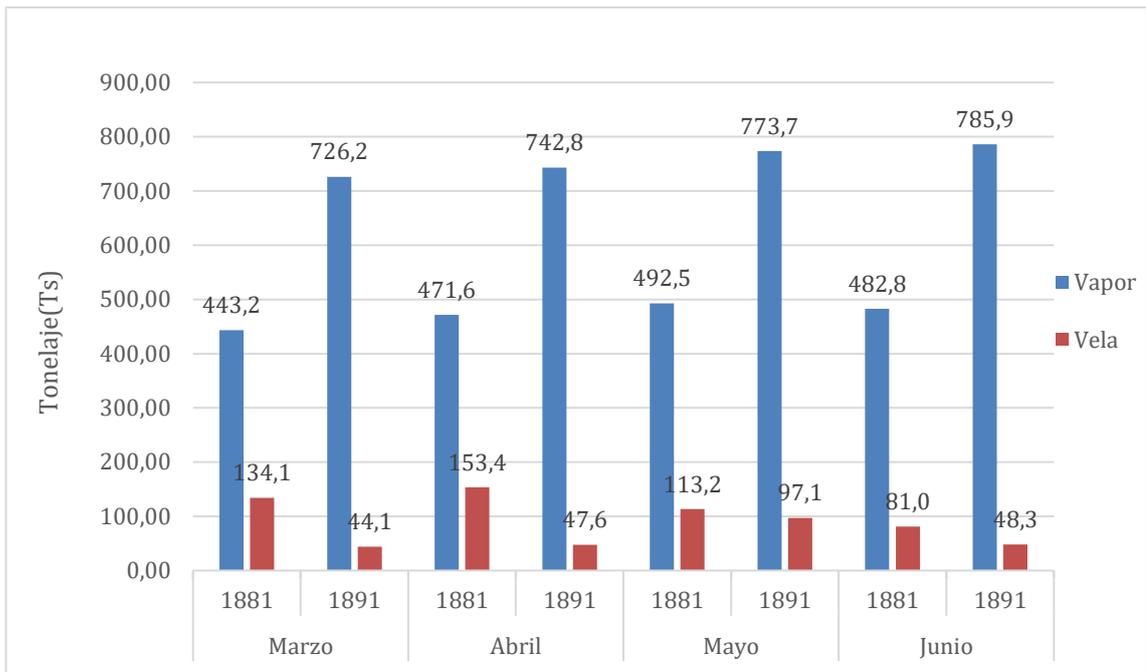
Fuente: Boletín de Comercio

### 3. Análisis y resultados

Dentro de los resultados se va a exponer la información relativa a la procedencia, cantidad y frecuencia de los barcos recibidos y expedidos. En la primera parte del apartado, se explicarán los barcos entrados en la bahía de Santander diferenciados por año y origen. Se quiere observar cómo ha evolucionado el tráfico marítimo desde el año 1881 hasta 1891. En la segunda parte del apartado, se tratará de describir la misma información para los barcos que salían o pasaban por la bahía de Santander.

Antes de comenzar el apartado, es interesante conocer la cuantía de los barcos de vela o vapor que circulaban en los diferentes años dentro de la bahía. Los barcos de vela eran muy habituales para conectar ciudades cercanas y tener una relación regular entre ellas. Los barcos más habituales utilizados en los años estudiados fueron (Patache, Quechemarín y Bergantín Goleta). Las limitaciones de los barcos a vela fueron suplidas por los barcos a vapor, eran mucho más resistentes al frío y al calor, además de permitir trasladar mucha más mercancía dentro de sus bodegas. En 1881, la circulación de barcos de vela era todavía considerable y conseguían trasladar gran parte de la mercancía, especialmente entre Gijón, Bilbao y Santander. Se puede observar como con el paso del tiempo, el barco a vapor empezó a liderar el transporte marítimo mundial. En 1891, seguía habiendo un tráfico regular de barcos a vela, pero no era tan alto como en 1881.

Gráfico 1. Proporción de barcos de vela y a vapor



Fuente: Boletín de Comercio. El tonelaje se ha representado en promedio mensual.

Como se puede observar en el gráfico.1, en primer lugar, queda claro que la proporción del tráfico realizado mediante barcos a vela desciende considerablemente entre los dos años, excepto el mes de mayo de 1891. En segundo lugar, el progreso tecnológico y las modificaciones de los barcos a vapor permitieron conseguir trasladar más tonelaje en cada trayecto. Reduciendo la necesidad de tener que desembarcar en muchos puertos para volver a introducir mercancía que a su vez se llevaría a otro puerto. Permitiendo que la frecuencia entre origen y destino se redujese.

### 3.1 Entrada de barcos y mercancías

El mayor tráfico de mercancías se llevaba a cabo dentro del territorio nacional, las conexiones que ofrecía el transporte marítimo para conectar distintas superficies metropolitanas de la época eran atractivas tanto para productores como para comerciantes. Como se ha explicado en la metodología, la información que aportaba el boletín de Comercio permite conocer la procedencia de los barcos en los diferentes meses y años estudiados. De esta manera, se puede observar como el incremento de la mercancía transportada en el puerto permitió a la ciudad de Santander aumentar su riqueza y productividad.

Tabla 3. Entrada de barcos procedentes de puertos nacionales, 1881 y 1891

Procedencia	1881					1891				
	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total
Barcelona	2	1	6	1	10	3	8	4	2	17
Bilbao	8	10	10	8	36	11	12	11	13	47
Sevilla	5	5	7	5	22	3	2	1	2	8
Gijón	14	12	17	16	59	12	17	11	14	54
Cádiz	3	3	-	1	7	-	2	-	2	4
Zumaya	1	-	4	-	5	1	3	1	4	9
Lequeitio	2	-	-	1	3	-	-	-	-	0
Bermeo	1	1	1	-	3	-	-	-	1	1
Bayona	3	8	7	8	26	3	7	5	5	20
Navia	2	-	-	-	2	-	-	-	-	0
La Coruña	1	1	3	3	8	1	-	-	1	2
Alicante	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-
Avilés	-	-	-	-	-	-	1	2	1	4
Castro Urdiales	2	3	3	3	11	2	2	2	3	9
Llanes	-	-	-	2	2	-	-	1	1	2
Málaga	1	-	-	-	1	-	-	1	1	2
Pasajes	-	-	-	1	1	1	-	-	-	1
Ribadesella	1	1	1		3	3		1	1	5
San Sebastián	4	4	4	4	16	4	4	5	2	14
San Vicente de la Barquera	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Santoña	1	-	1	2	4	-	1	-	-	1
Tarragona	-	-	2	-	2	-	-	-	-	0
Valencia	-	3	-	3	6	1	1	-	-	2
Vigo	-	1	-	-	1	-	1	-	-	1

Fuente: Boletín de Comercio

La tabla.3, ilustra las relaciones comerciales que tenía el puerto de Santander. Gran parte del tráfico se concentraba entre tres ciudades: Gijón, Bilbao y Santander. La conexión con Sevilla, Bayona y Barcelona era notable, pero sin acercarse al tráfico entre estas tres ciudades. Gran parte de la mercancía transportada en territorio nacional eran bienes sin un

gran valor añadido, excepto el aceite de oliva y el mineral de hierro. El tráfico se centraba en trasladar alimentos, bebidas y productos para la industria. El carbón y el mineral de hierro fueron dos de los productos más transportados en referencia a su cantidad y no a su número de destinatarios.

Fotografía 3. Puerto de Santander, 1885



Fuente: Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Santander

Si se comparan los dos años, no existen grandes diferencias en los cambios de los territorios que se conectaban al principio de la década. Las relaciones se hicieron más fuertes y especializadas en algunos productos. Aumentan los barcos entrados entre 1881 y 1891, pero se incrementa en todas las líneas. De modo que, no existe un efecto dirigido a trasladar el tráfico a ciertas zonas concretas, se siguen manteniendo las conexiones aumentando la cantidad transportada.

Tabla 4. Entrada de barcos procedentes del Gran Bretaña, 1881 y 1891

Procedencia		1881					1891				
		Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total
Liverpool	Inglaterra	8	9	6	8	31	10	12	9	12	43
Newcastle	Inglaterra	3	-	1	1	5	-	-	2	2	4
Falmouth	Inglaterra	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Glasgow	Irlanda	1	1	-	2	4	-	3	3	-	6
Londres	Inglaterra	3	2	1	2	8	2	2	3	2	9

Bristol	Inglaterra	1	-	-	-	1	-	-	-	-	
Mostyn	Gales	-	1	-	-	1	-	-	-	1	1
Hullcon	Inglaterra	-	-	1	-	1	-	-	-	-	
Dublín	Irlanda	-	-	1	-	1	-	-	-	-	
Leith	Irlanda	-	-	1	-	1	1	-	-	-	1
Cardiff	Irlanda	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1

Fuente: Boletín de Comercio

En la tabla.4, se puede encontrar los barcos entrados procedentes exclusivamente de Reino Unido e Irlanda. En este caso, existe una gran dependencia con Liverpool, gran parte del tráfico se realiza para satisfacer la demanda dirigida a los consumidores de la Península, siendo el puerto de Santander uno de los preferidos por las navieras de Reino Unido. Londres y Glasgow serían dos conexiones relevantes, pero no tan importantes como Liverpool.

Como en el anterior caso, el cambio de década sólo incrementa la cantidad transportada entre las conexiones. No se inician nuevas rutas, pero si se eliminan algunas como pueden ser Dublín o Hullcon. Sumando los barcos entrados de los dos años y para reflejar la dependencia que se tenía con Liverpool, el 60% de todos los barcos procedentes de Reino Unido o Irlanda, corresponden a la conexión con Liverpool.

Tabla.5: Entrada de barcos procedentes de Cuba, Estados Unidos, Portugal, Noruega, Holanda y Bélgica, 1881 y 1891

Procedencia	País	1881					1891				
		Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total
Amberes	Bélgica	4	3	6	4	17	2	5	6	3	16
Aalesund	Noruega	-	-	-	4	4	-	-	-	2	2
Aberdeen	Noruega	-	-	-	-		1	-	-	-	1
Bergen	Noruega	2	-	-	2	4	1	-	-	-	1
Christiansund	Noruega	4	2	2	1	9	4	1	2	1	8
Fredrikshald	Noruega	1	2	-	1	4	-	-	1	-	1
Gotemburgo	Suecia	-	-	-	1	1	-	-	-	-	
Guayaquil	Ecuador	-	1	-	-	1	-	-	-	-	
Habana	Cuba	1	2	3	4	10	3	1	3	5	12
Hamburgo	Alemania	1	2	2	1	6	1	2	1	3	7
Lisboa	Portugal	-	1	-	-	1	-	-	-	-	

Nueva York	Estados Unidos	-	4	2	1	7	-	3	-	1	4
Nueva Orleans	Estados Unidos	-	-	2	-	2	-	-	-	-	0
Puerto Rico	Puerto Rico	-	-	-	1	1	-	-	-	-	0
Rotterdam	Holanda	2	2	5	4	13	-	-	-	-	0
Santiago de Cuba	Cuba	1	-	-	-	1	-	-	-	-	0

Fuente: Boletín de Comercio

En la tabla.5, se pueden observar las relaciones comerciales con distancia más larga entre origen y destino. En este caso, las líneas se reparten más uniformemente la cantidad transportada, las tres líneas con mayor volumen fueron Amberes, Kristiansund y La Habana. Estas líneas ofrecían sustento en términos de alimentos y bebidas, la línea con Amberes transportaba especialmente bebidas alcohólicas y productos farmacéuticos, Kristiansund proveía a Santander de bacalao y la Habana se centraba en el tráfico de azúcar y café.

Como en los anteriores casos, las líneas se mantuvieron y generaron más tráfico con el paso de los años. No se observan prácticamente cambios, no obstante, el cambio de década hizo que la conexión con Rotterdam se cerrará.

Tabla 6. Entrada de barcos procedentes de Francia, 1881 y 1891

Procedencia	1881					1891				
	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total
Burdeos	3	2	7	2	14	-	-	5	6	11
Saint Thomas	1	1	1	2	5	-	-	-	-	0
Savannah	1	-	1	-	2	-	-	-	-	0
Pointe a Pitre	1	1	1	1	4	1	1	1	1	4
Saint Nazaire		3	2	1	6	1	1	1	3	6
Caen	-	1	-	-	1	-	-	-	-	0
Rouen	-	2	-	-	2	-	-	-	2	2
Nantes	-	1	1	4	6	-	-	1	-	1
Havre	-	3	1	-	4	2	2	2	2	8
La Teste	-	1	-	-	1	-	-	-	-	0
La Rochelle	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1
Losient	-	-	1	-	1	-	-	-	-	0
Roche Bernard	-	-	1	-	1	-	-	-	-	0

Marsella	-	-	-	-	0	5	2	6	4	17
Charente	-	-	-	-	0	-	-	1	-	1

Fuente: Boletín de Comercio

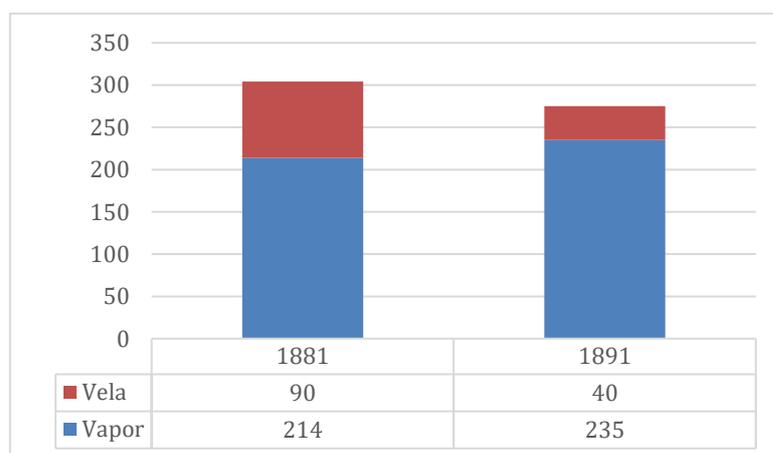
Francia fue uno de los mayores receptores de productos en los años estudiados, las relaciones comerciales centradas en abastecerse mutuamente propiciaron un flujo regular y constante. La conexión con Burdeos era la línea con más tráfico de Francia, su posición estratégica y la multimodalidad de sus canales crearon ventajas comparativas respecto a terceros puertos.

Marsella, Saint Nazaire y Havre concentraban el 40,59% del tráfico entre Francia y Santander. Llama la atención como Marsella en 1891 se vuelve la conexión con mayor tráfico de buques entre el puerto y Francia, superando el volumen generado de la conexión con Burdeos.

### 3.2 Salida de barcos y mercancías

Como se ha comentado anteriormente en el capítulo de la historia de la burguesía de Santander, los cambios políticos y estructurales del siglo XVIII propiciaron que el material producido en la meseta central y en Castilla se despachará por el puerto de Santander. En 1881, el tráfico de salida se centraba en abastecer de alimentos a las ciudades cercanas del Norte y periódicamente a ciudades no nacionales. Sin duda, la harina fue el material con mayor ratio de volumen y frecuencia de salida de los dos años estudiados. La harina se producía en la meseta central y en las zonas rurales cercanas a Santander. El mineral de hierro fue el segundo producto más comercializado, dirigido a satisfacer la demanda de las empresas de la industria situadas en los polígonos industriales de Gijón y Bilbao.

Gráfico 2. Número de buques despachados clasificados por tipo de propulsión y año



Fuente: Boletín de Comercio. El número de barcos desciende, pero se incrementa el tonelaje medio de cada embarcación.

Tabla 7. Destino nacional de los barcos expedidos en el puerto de Santander, 18818 y 1891

Destino	1881					1891				
	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total
Gijón	9	6	9	8	32	13	5	8	15	31
Bilbao	12	13	14	9	48	22	15	14	22	73
San Sebastián	3	1	3	2	9	2	1	6	3	12
Santoña	2	7	3	4	15	-	3	-	1	4
Barcelona	2	2	5	4	13	2	3	-	4	9
Sevilla	8	6	9	8	32	3	6	5	3	17
Coruña, La	4	1	2	-	7	-	1	-	1	2
Bermeo	1	1	1	1	4	-	-	1	-	1
Villaviciosa	1	-	-	1	2	-	-	-	-	0
Málaga	1	-	-	-	1	-	-	-	-	0
Cádiz	1	-	3	1	5	2	-	1	-	3
Ribadesella	-	-	-	-	0	-	-	1	-	1
Lequeitio	1	-	-	1	2	-	-	-	-	0
Castro Urdiales	1	-	-	1	2	-	2	2	-	4
Llanes	1	-	-	1	2	-	2	2	-	4
Santoña	2	7	3	4	16	-	3	-	1	4
Avilés	-	3	2	2	7	1	1	1	1	4
Vigo	-	-	2	1	3	1	2	-	-	3
Cartagena	-	-	1	-	1	-	-	-	-	0
Ferrol	-	1	1	2	4	-	-	-	-	0
San Esteban de Pravia	-	-	1	1	2	-	-	-	-	0
Almería	-	1	-	-	1	3	1	1	-	5
Pasajes	-	-	-	-	0	2	1	1	2	6
Valencia	-	-	-	-	0	-	-	2	-	2

Fuente: Boletín de Comercio

Al igual que el tráfico de entrada de buques, el volumen comercial se centraba entre las tres ciudades Gijón, Bilbao y Santander. En total, se expidieron 409 barcos, representando Bilbao y Gijón el destino del 47,43% de las mercancías despachadas en el puerto.

Como se puede observar en la tabla.7, en 1981 la cantidad transportada se incrementó considerablemente, doblando el tráfico correspondiente a 1881 en algunas líneas. En general, las conexiones se mantuvieron estables, aunque se introdujeron nuevas líneas como Pasajes y Almería.

Tabla 8. Destino de los barcos expedidos en el puerto de Santander, 1881 y 1891

Destino	País	1881					1891				
		Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total
Burdeos	Francia	1	1	1	2	5	-	-	-	-	-
Puerto Rico	Puerto Rico	3	-	3	2	8	1	-	-	3	4
Hamburgo	Alemania	1	1	1	-	3	1	-	-	-	1
Saint Nazaire	Francia	1	1	1	-	3	-	1	-	1	2
Bergen	Noruega	-	-	2	1	3	-	-	-	-	-
Bonanza	Nicaragua	-	-	-	-	0	-	1	-	-	1
La Habana	Cuba	3	4	3	3	13	8	7	8	7	30
Mostyn	Gran Bretaña	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-
Amberes	Bélgica	-	1	-	-	1	1	-	-	-	1
Baltimore	Estados Unidos	-	1	3	3	7	-	-	-	-	0
Rotterdam	Holanda	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2
Havre	Francia	-	1	1	1	3	-	-	-	-	-
Colonia	Alemania	-	1	-	-	1	2	1	1	-	4
Nueva Orleans	Estados Unidos	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
Nueva York	Estados Unidos	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-

Fuente: Boletín de Comercio

Tabla 9. Destino de los barcos expedidos en el puerto de Santander, 1881 y 1891

Destino	País	1881					1891				
		Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total
Whitehaven	Inglaterra	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Plymouth	Inglaterra	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Mid-Lesbro	Inglaterra	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Conna's Quay	Gales	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-

Swansea	Inglaterra	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Berwick	Inglaterra	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
Cardiff	Irlanda	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-
Glasgow	Irlanda	-	-	-	-	-	-	-	3	3	6

Fuente: Boletín de Comercio

Las tablas 8 y tabla 9, muestran como el destino de las mercancías embarcadas en el puerto fue disminuyendo. Focalizándose en determinadas rutas. Como pueden ser la relación con la Habana y Glasgow. Las demás rutas fueron desapareciendo paulatinamente, pero siguió aumentando el volumen por barco comercializado.

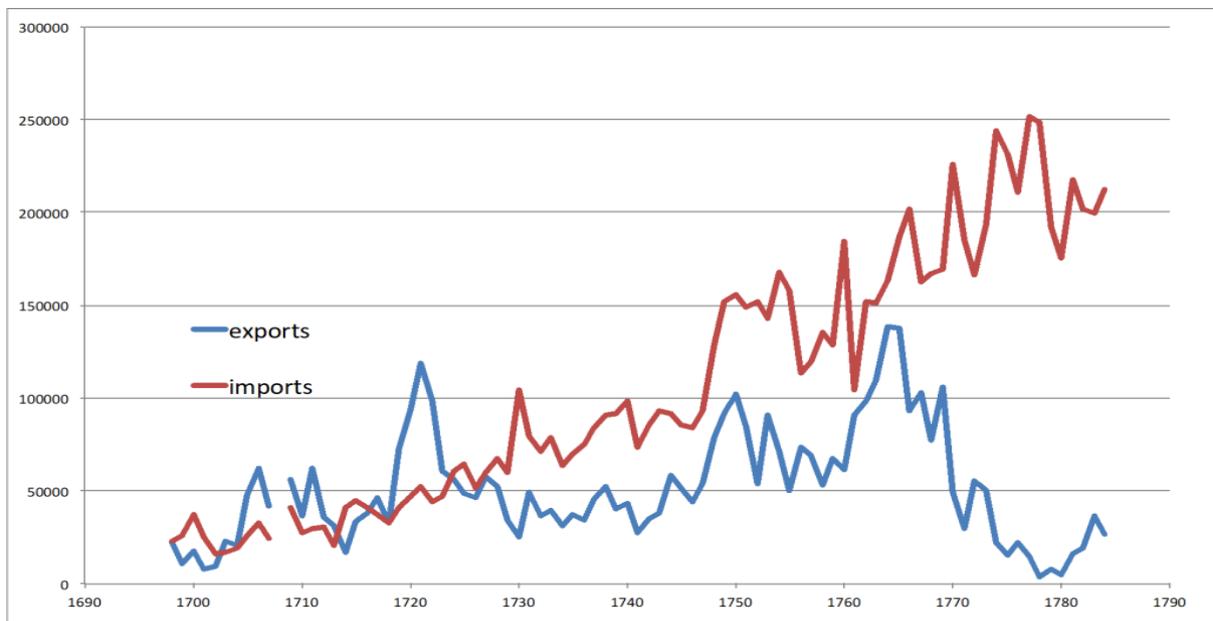
#### 4. Conclusión

Después de haber recopilado una pequeña parte de la información disponible en el Boletín de Comercio, se muestra el gran potencial que tiene la revista como fuente de investigación.

Diversos proyectos europeos están tratando de encontrar datos que les permitan estudiar el flujo histórico de sus puertos y costas. Uno de los proyectos más importantes en lo que se está trabajando es el *CUSTOMS15: Ireland's international trade, 1698- 1829*.

Se trata de un proyecto ambicioso financiado por el gobierno de Irlanda, en el que se persiguen formar una base de datos que les permita conocer los momentos clave del comercio internacional del país. Recopilan información desde 1698-1829.

Gráfico 3. Flujo comercial de Irlanda, 1698-1785



Fuente: Ireland's trade with the Baltic in the 18th century

Como en el Boletín de Comercio, tratan de contabilizar las importaciones y exportaciones realizadas en este periodo. Los datos muestran el número de barcos de entrada y salida, tonelaje y mercancía desembarcada y embarcada. Se demuestra, que la revista podría ofrecer información relevante a estos proyectos europeos, incluso conseguir financiación para poder profundizar en el estudio de la revista. La relevancia histórica que se muestra en el boletín podría aclarar y cuantificar los factores comerciales determinantes que propiciaron el crecimiento económico de los diversos países.

Aparte del proyecto "*CUSTOMS15: Ireland's international trade, 1698- 1829*", existen diferentes investigaciones dirigidas a recopilar la misma información. "*The RICardo World Trade History Project*", proyecto dirigido por la Unión Europea. "*TOFLIT18*" investigación dirigida por el gobierno de Francia que trata de recopilar los datos del periodo 1716-1821. "*Soundtoll Registers Online*" contabiliza el comercio entre Dinamarca y Suecia entre 1497 y 1857. "*Ireland-Bristol Trade in the Sixteenth Century*" otro proyecto del gobierno de Irlanda enfocado en el comercio entre las islas de Reino Unido.

Dichos proyectos se focalizan en crear grandes bases de datos, el "big data" aplicado al campo de la historia económica. El boletín de Comercio permitiría hacer trabajos similares a las de los proyectos mencionados para analizar los flujos comerciales del puerto de Santander.

Al menos la segunda mitad del siglo XIX podría recopilarse completamente, momento en el cual la actividad comercial permitió desarrollarse a la ciudad e incrementar económicamente el área de influencia del puerto. Además del cambio político y social que creó la actividad comercial.

## 5. Bibliografía

Bringas, M.A., Hoyo, A., Mazo, I. y Mercapide, G. (2018) “*La digitalización del Boletín de Comercio de Santander, 1839-1916: una herramienta didáctica*” X Jornadas de Docencia de Economía. Badajoz, 31 de mayo y 1 de junio de 2018. Badajoz.

DUNAIRE (2014). “*CUSTOMS15: Ireland's international trade, 1698- 1829*”. A treasury of digital data for Irish Economic History. Dublin.

(1917) “*El Boletín de Comercio*” El Cantábrico, viernes 14 de septiembre de 1917. Santander.

Hoyo Aparicio, A. (1993) “*Todo mudó de repente: el horizonte económico de la burguesía mercantil en Santander*”, 1820-1874. Santander.

Marcelino Manuel Sobrón Iruretagoyena, M. M. (1992) *El transporte marítimo en el ámbito del desarrollo comercial santanderino: 1700-1800*. Tesis doctoral. Universidad de Cantabria. Santander.

<https://repositorio.unican.es/xmlui/handle/10902/1556>

Martínez Vara, T. (1988) “El Cantábrico y el comercio americano” *Manuscrits: Revista d'història moderna*, núm. 7, págs. 129-148. Barcelona.

Gutiérrez Pérez, S. (2021). “*Una base de datos a partir del Boletín de Comercio de Santander 1887*”. TFG. Universidad de Cantabria. Santander.

(1917) “*Ochenta años de la vida de Santander. El Boletín de Comercio*” La Atalaya, viernes 14 de septiembre de 1917. Santander.

Walsh, P., Magennis, F., Kane, A. (2014) “*CUSTOM15: Ireland 's international trade, 1698-1829*”

[https://www.academia.edu/11464884/Ireland\\_and\\_International\\_Trade\\_1698\\_1829](https://www.academia.edu/11464884/Ireland_and_International_Trade_1698_1829) .



## 6. Anexo estadístico

### AE 1. Entradas en junio de 1891

Día	Mes	Año	Núm.	Nombre del barco	Tipo de barco	Nacionalidad	Propulsión	Tonelaje (ts.)	Apellido del capitán	Procedencia
2	Junio	1891	124	Saturnina	Vapor	España	Vapor	1786	Bengoa	Hamburgo
2	Junio	1891	124	Barmston	Vapor	Inglaterra	Vapor	868	Broun	Sunderland
2	Junio	1891	124	Frey	Vapor	Noruega	Vapor	207	Ofstie	Aalesund
2	Junio	1891	124	Luchana	Vapor	España	Vapor	174	Zalvidea	Bilbao
2	Junio	1891	124	Calderón	Vapor	España	Vapor	495	Castillo	Londres
2	Junio	1891	124							San Sebastián
2	Junio	1891	124	Progreso	Vapor	España	Vapor	130	Olivares	Bilbao
3	Junio	1891	125	Gracia	Vapor	España	Vapor	2122	Cirarda	Liverpool
3	Junio	1891	125	Julián	Vapor	España	Vapor	491	Guinea	Coruña
4	Junio	1891	126	Miguel Saénz	Vapor	España	Vapor	625	Asqueta	Liverpool
5	Junio	1891	127	Panamá	Vapor	España	Vapor	1358	Chabot	Nueva York
5	Junio	1891	127	Bazán	Vapor	España	Vapor	534	Arizaga	Hamburgo
6	Junio	1891	128	Ciudad de Santander	Vapor	España	Vapor	2295	García	Veracruz
6	Junio	1891	128	Ugarte	Vapor	España	Vapor	60	Zarraga	Bilbao
6	Junio	1891	128	Cabo Trafalgar	Vapor	España	Vapor	1213	Lersundi	Bilbao
6	Junio	1891	128	Corra Lim	Vapor	Inglaterra	Vapor	506	Cordiner	Rocherfort
6	Junio	1891	128	Pronto	Vela	España	Vela	38	Marín	Gijón
6	Junio	1891	128	Solferino	Vela	España	Vela	48	Pérez	Zumaya
7	Junio	1891	129	Lebon	Vapor	Inglaterra	Vapor	561	Hesbell	Lith
9	Junio	1891	130	Cabo Palos	Vapor	España	Vapor	1230	Belaunde	Marsella
9	Junio	1891	130							Alicante
9	Junio	1891	130	Laredo	Vapor	España	Vapor	82	Olibarri	Gijón
9	Junio	1891	130	María del Carmen	Vapor	España	Vapor	62	Estrada	Gijón
9	Junio	1891	130	Progreso	Vapor	España	Vapor	114	Olivares	Bilbao
9	Junio	1891	130	Hernani	Vapor	España	Vapor	266	Muñiz	Bayona
9	Junio	1891	130	Triana	Vapor	España	Vapor	749	Villaveitia	Cádiz
10	Junio	1891	131	Yurre	Vapor	España	Vapor	227	Fullaondo	Christiansund
10	Junio	1891	131	Guido	Vapor	España	Vapor	2064	Lochiondo	Liverpool

10	Junio	1891	131	Palentino	Vapor	España	Vapor	1456	Guerrica	Liverpool
10	Junio	1891	131	Cabo Prior	Vapor	España	Vapor	675	Zorroma	Burdeos
10	Junio	1891	131	Cristobal Colon	Vapor	España	Vapor	1742	Noche	Habana
10	Junio	1891	131	Pepita	Vapor	España	Vapor	22	García	Gijón
11	Junio	1891	132	Anselmo	Vapor	España	Vapor	557	Novaliega	Málaga
11	Junio	1891	132	Santoña	Vapor	España	Vapor	360	Olavarrieta	Castro Urdiales
12	Junio	1891	133	Joseph Xavier	Vela	Frances	Vela	149	La Rache	Rouen
12	Junio	1891	133	Alfonso XIII	Vapor	España	Vapor	3585	Jaureguizar	Habana
12	Junio	1891	133	Mandarín	Vapor	Inglaterra	Vapor	540	Donalds	Ruan
13	Junio	1891	134	Labrador	Vapor	Frances	Vapor	2387	Rupé	Pointe a Pitre
13	Junio	1891	134	Ibaizabal	Vapor	España	Vapor	765	García	Cádiz
13	Junio	1891	134	Arecibo	Vapor	España	Vapor	1107	Aranceta	Liverpool
13	Junio	1891	134	Catalán	Vapor	España	Vapor	1996	Ormaechea	Liverpool
13	Junio	1891	134	Lucero	Vela	España	Vela	38	Baltar	Gijón
13	Junio	1891	134	Pepita	Vela	España	Vela	39	García	Gijón
13	Junio	1891	134	México	Vapor	España	Vapor	48	Suarez	Gijón
13	Junio	1891	134	Ugarte	Vapor	España	Vapor	30	Zarraga	Bilbao
13	Junio	1891	134							Burdeos
13	Junio	1891	134	Galicia	Vapor	España	Vapor	146	Acebal	Bayona
14	Junio	1891	135	Mercur	Vapor	Alemán	Vapor	344	Wessig	Amberes
14	Junio	1891	135	Prinz Liopold	Vapor	Inglaterra	Vapor	1148	Helson	Saint Nazare
14	Junio	1891	135	Caorndhu	Vapor	Inglaterra	Vapor	821	Gibson	Mom
14	Junio	1891	135	Rioja	Vapor	España	Vapor	610	Goitia	Londres
14	Junio	1891	135	Corzo	Vela	España	Vela	50	Carbajal	Muros
14	Junio	1891	135	San Andrés	Vela	España	Vela	48	Paleo	San Ciprian
16	Junio	1891	136	Cabo Creux	Vapor	España	Vapor	1213	Goitiz	Barcelona
16	Junio	1891	136							Marsella
16	Junio	1891	136	Progreso	Vapor	España	Vapor	130	Olivares	Burdeos
16	Junio	1891	136							Bilbao
16	Junio	1891	136	Primus	Vapor	Noruega	Vapor	61	Lorsen	Aalesund
16	Junio	1891	136	P. Leopolds	Vapor	Inglaterra	Vapor	1148	Wilson	Saint Nazare
16	Junio	1891	136	Lady Aline	Vapor	Inglaterra	Vapor	383	Blyth	Sunderland
16	Junio	1891	136	María del Carmen	Vapor	España	Vapor	62	Estrada	Burdeos
16	Junio	1891	136							Bilbao
16	Junio	1891	136	Agustina	Vela	España	Vela	15	Albizuri	Plencia

17	Junio	1891	137	La Cartuja	Vapor	España	Vapor	559	Echevarría	Bayona
17	Junio	1891	137							Bilbao
17	Junio	1891	137	Reina Mercedes	Vapor	España	Vapor	2049	Ugarte	Colon
17	Junio	1891	137	San Miguel	Vela	España	Vela	31	Irlandegui	Zumaya
17	Junio	1891	137	Alicia	Vapor	España	Vapor	1837	Aladamiz	Liverpool
17	Junio	1891	137	Ciudad de Santander	Vapor	España	Vapor	2295	García	Havre
17	Junio	1891	137	Niceto	Vapor	España	Vapor	1822	Larrinaga	Liverpool
18	Junio	1891	138	Aiqui	Vapor	Inglaterra	Vapor	746	Corwy	Newcastle
18	Junio	1891	138	Triton	Vapor	España	Vapor	510	Basser	Amberes
19	Junio	1891	139	Zurbarán	Vapor	España	Vapor	648	Goiri	Liverpool
19	Junio	1891	139	Nieta	Vapor	España	Vapor	686	Sustacha	Liverpool
19	Junio	1891	139	Teodoro	Vapor	España	Vapor	456	Machim	Newcastle
19	Junio	1891	139	Ugarte	Vapor	España	Vapor	30	Zarraga	Bilbao
19	Junio	1891	139	Laredo	Vapor	España	Vapor	86	Ulibarri	Castro Urdiales
19	Junio	1891	139	Castro	Vapor	España	Vapor	82	Abello	Gijón
20	Junio	1891	140	Luchana	Vapor	España	Vapor	191	Zalvidea	Sevilla
20	Junio	1891	140	Mechelin	Vapor	España	Vapor	213	Montaña	Avilés
20	Junio	1891	140	Angela y Pepita	Vela	España	Vela	30	Urbieto	Zumaya
20	Junio	1891	140							Ribadeo
20	Junio	1891	140	Dolores	Vapor	España	Vapor	28	López	Zumaya
20	Junio	1891	140	Covadonga	Vapor	España	Vapor	500	García	Barcelona
20	Junio	1891	140	Norte	Vapor	España	Vapor	142	Beraza	Bayona
20	Junio	1891	140							San Sebastián
21	Junio	1891	141	Cabo Machichaco	Vapor	España	Vapor	1240	Lenis	Marsella
21	Junio	1891	141	P. Henriette	Vapor	España	Vapor	740	Luchis	Amberes
21	Junio	1891	141	Ahdeck	Vapor	Inglaterra	Vapor	970	Hutlen	Sunderland
23	Junio	1891	142	Ibaizabal	Vapor	España	Vapor	416	Garrastazu	Bilbao
23	Junio	1891	142	Sotileza	Vapor	España	Vapor	71	Fernández	Ribadeo
23	Junio	1891	142	Progreso	Vapor	España	Vapor	130	Olivares	Bilbao
23	Junio	1891	142	María Gertrudis	Vapor	España	Vapor	57	Jardon	Gijón
23	Junio	1891	142	Vizcaya	Vapor	España	Vapor	558	Garay	Sevilla
23	Junio	1891	142	Marianlela	Vapor	España	Vapor	116	Fernández	Gijón
23	Junio	1891	142	Cabo Palos	Vapor	España	Vapor	1213	Belaunde	Bilbao
24	Junio	1891	143	Lafayette	Vapor	Francia	Vapor	1281	Nouvellon	Saint Nazare
24	Junio	1891	143	Isla de Mindanao	Vapor	España	Vapor	3055	Galiana	Manila

24	Junio	1891	143	Enrique	Vapor	España	Vapor	1571	Larrauri	Habana
24	Junio	1891	143	Patrie	Vapor	Frances	Vapor	812	Durands	Burdeos
24	Junio	1891	143	Lequeitio	Vapor	España	Vapor	30	Chopitea	Bermeo
24	Junio	1891	143	Fernández Sanz	Vapor	España	Vapor	118	Uresberrueta	San Sebastián
25	Junio	1891	144	María Gertrudis	Vapor	España	Vapor	57	Jardon	Bilbao
25	Junio	1891	144	San Miguel	Vapor	España	Vapor	70	Barturen	San Sebastián
25	Junio	1891	144	Puertorriqueño	Vapor	España	Vapor	1391	Gamilo	Liverpool
25	Junio	1891	144	Barmigton	Vapor	Inglaterra	Vapor	868	Broon	Sunderland
25	Junio	1891	144	Serra	Vapor	España	Vapor	1460	Idoyaga	Liverpool
25	Junio	1891	144	Cifuentes	Vapor	España	Vapor	446	Vigel	Motril
26	Junio	1891	145	Emiliano	Vela	España	Vela	46	Mendez	Gijón
26	Junio	1891	145	Paloma	Vapor	España	Vapor	44	Álvarez	Gijón
26	Junio	1891	145	San Francisco	Vapor	España	Vapor	47	Sierra	Gijón
26	Junio	1891	145	Ugarte	Vapor	España	Vapor	60	Zarraga	Bilbao
26	Junio	1891	145							Burdeos
27	Junio	1891	146	Bayonés	Vapor	España	Vapor	75	Carriles	Bayona
27	Junio	1891	146	Císcar	Vapor	España	Vapor	526	Estorellas	Hamburgo
27	Junio	1891	146	Martin Saénz	Vapor	España	Vapor	2532	Terol	Habana
27	Junio	1891	146	México	Vapor	España	Vapor	48	Suarez	Llanes
27	Junio	1891	146	J. B. T.	Vela	España	Vela	47	Casariego	Gijón
28	Junio	1891	147	Mandarin	Vapor	Inglaterra	Vapor	406	Domd	Rochefort
28	Junio	1891	147	Alfonso XIII	Vapor	España	Vapor	3417	Jardon	Habana
28	Junio	1891	147	Saint Laurent	Vapor	Frances	Vapor	1740	Baquet	Havre
28	Junio	1891	147	Castro	Vapor	España	Vapor	82	Abello	Castro Urdiales
28	Junio	1891	147	Cabo Quejo	Vapor	España	Vapor	1213	Ibargaray	Marsella
28	Junio	1891	147	Barmston	Vapor	Inglaterra	Vapor	868	Broon	Bilbao

## AE 2. Salidas en mayo de 1881

Día	Mes	Año	Núm.	Nombre del barco	Tipo de barco	Nacionalidad	Propulsión	Tonelaje (ts)	Apellido del capitán	Destino
1	Mayo	1881	99	Nervión	Vapor	España	Vapor	275	Aguirre	Sevilla
1	Mayo	1881	99	Palmira	Vapor	España	Vapor	120	Vigil	Gijón
1	Mayo	1881	99	E. de Toca	Vela	España	Vela	35	Reguera	Llanes
3	Mayo	1881	100	Mariana	Vapor	España	Vapor	168	Parral	Coruña
3	Mayo	1881	100	San Miguel	Vela	España	Vela	36	Rubiera	Rivadesella
3	Mayo	1881	100	Fernández Sanz	Vapor	España	Vapor	118	Uresberrueta	Gijón

4	Mayo	1881	101	Pelayo	Vapor	España	Vapor	170	Benguria	Bilbao
4	Mayo	1881	101	María	Vapor	España	Vapor	62	Louvelli	Vigo
5	Mayo	1881	102	Vizcaino-Montañés	Vapor	España	Vapor	186	Zarraga	Bilbao
6	Mayo	1881	103	Duro	Vapor	España	Vapor	311	Navarro	Cartagena
6	Mayo	1881	103	Basilia	Vapor	España	Vapor	30	Iracindegui	Bilbao
6	Mayo	1881	103	Nuestra Señora de la Concepción	Vela	España	Vela	24	Urbietta	Bilbao
7	Mayo	1881	104	Panamá	Vapor	Estados Unidos	Vapor	1440	Pignient	Baltimore
8	Mayo	1881	105	San Joaquín	Vapor	España	Vapor	81	Sendin	Gijón
8	Mayo	1881	105	Polly Emily	Vela	Inglaterra	Vela	145	Jones	Newport
8	Mayo	1881	105	Velasco	Vapor	España	Vapor	108	Gómez	Gijón
8	Mayo	1881	105	Herminia	Vapor	España	Vapor	184	Orioslo	Vigo
8	Mayo	1881	105	Jovellanos	Vapor	España	Vapor	588	Azqueta	Sevilla
10	Mayo	1881	106	San Miguel	Vapor	España	Vapor	118	Echevarria	San Sebastián
10	Mayo	1881	106	Santoña	Vapor	España	Vapor	36	Orbea	Santoña
10	Mayo	1881	106	Pelayo	Vapor	España	Vapor	170	Benguria	Bilbao
10	Mayo	1881	106	Nuestra Señora del Carmen	Vela	España	Vela	40	García	Santoña
11	Mayo	1881	107	Fernández Sanz	Vapor	España	Vapor	118	Uresberrueta	Gijón
11	Mayo	1881	107	Galicia	Vapor	España	Vapor	145	Ponce	Ferrol
11	Mayo	1881	107	Tres Marías	Vapor	España	Vapor	33	García	Avilés
11	Mayo	1881	107	Amalia Teresa	Vela	España	Vela	30	Abello	Llanes
11	Mayo	1881	107	Asturias	Vapor	España	Vapor	362	Álvarez	Barcelona
11	Mayo	1881	107	Buenaventura	Vapor	Habana	Vapor	1331	Larrinaga	Puerto Rico
12	Mayo	1881	108	Anita	Vela	España	Vela	333	Calzada	Cienfuegos
13	Mayo	1881	109	Reina Mercedes	Vapor	España	Vapor	2049	Munitis	Nueva Orleans
13	Mayo	1881	109	Jhon Buyan	Vapor	Estados Unidos	Vapor	661	Butman	Nueva York
13	Mayo	1881	109	Vizcaya	Vapor	España	Vapor	558	Laguna	Sevilla
14	Mayo	1881	110	La Gaule	Vapor	Francia	Vapor	1052	Grugnon	Baltimore
15	Mayo	1881	111	Vizcaino-Montañés	Vapor	España	Vapor	186	Zarraga	Bilbao
17	Mayo	1881	112	Ciscar	Vapor	España	Vapor	526	Barrenechea	Motril
17	Mayo	1881	112	San Ildefonso	Vela	España	Vela	33	Jardon	Llanes
17	Mayo	1881	112	Julián	Vapor	España	Vapor	490	Guinea	Barcelona
17	Mayo	1881	112	Doña Flora de Pombo	Vapor	España	Vapor	633	Echevarria	Habana

17	Mayo	1881	112	Araucania	Vapor	Francia	Vapor	2877	Brisbani	Callao
17	Mayo	1881	112	Catherine Doge	Vapor	Inglaterra	Vapor	856	Pisani	Baltimore
17	Mayo	1881	112	Bazán	Vapor	España	Vapor	534	Bareño	Hamburgo
17	Mayo	1881	112	María	Vapor	España	Vapor	162	Louvelli	San Sebastián
17	Mayo	1881	112	Rivera	Vapor	España	Vapor	501	Baratan	Cádiz
18	Mayo	1881	113	Cecilia	Vela	España	Vela	148	Larsen	Bergen
18	Mayo	1881	113	Triana	Vapor	España	Vapor	491	Maguregui	Sevilla
18	Mayo	1881	113	Rosita	Vapor	Habana	Vapor	311	Solana	Habana
19	Mayo	1881	114	Nuestra Señora de Begoña	Vela	España	Vela	39	Echevarrieta	Bilbao
19	Mayo	1881	114	Pilar	Vapor	España	Vapor	261	Santurio	Sevilla
19	Mayo	1881	114	Palmira	Vapor	España	Vapor	120	Vigil	Gijón
19	Mayo	1881	114	San Joaquín	Vapor	España	Vapor	81	Sendin	Gijón
19	Mayo	1881	114	Pronto	Vela	España	Vela	46	Estrada	Rivadesella
19	Mayo	1881	114	M. Pérez	Vapor	España	Vapor	210	Señorans	Barcelona
19	Mayo	1881	114	Josefita	Vapor	España	Vapor	279	Amézaga	Puerto Rico
20	Mayo	1881	115	Aveyron	Vapor	Francia	Vapor	275	Loirat	Burdeos
20	Mayo	1881	115	Vizcaino-Montañés	Vapor	España	Vapor	186	Zarraga	Bilbao
21	Mayo	1881	116	Antonio López	Vapor	España	Vapor	900	Penzol	Puerto Rico
21	Mayo	1881	116	Miguel Saénz	Vapor	España	Vapor	336	Astoreca	Sevilla
22	Mayo	1881	117	San Miguel	Vapor	España	Vapor	335	Echevarria	San Sebastián
22	Mayo	1881	117	Adolfo	Vapor	España	Vapor	131	Romero	Gijón
22	Mayo	1881	117	María Isasi	Vapor	España	Vapor	94	Arrutia	Coruña
22	Mayo	1881	117	Santoña	Vapor	España	Vapor	36	Orbea	Santoña
22	Mayo	1881	117	Norte	Vapor	España	Vapor	142	Beraza	Sevilla
22	Mayo	1881	117	Gijón	Vapor	España	Vapor	912	Chaquet	Cádiz
24	Mayo	1881	118	Juanita	Vela	España	Vela	22	Lauserica	Bermeo
24	Mayo	1881	118	Olinda Rodríguez	Vapor	España	Vapor	2013	Torlois	Havre
24	Mayo	1881	118	Ville de Brest	Vapor	Francia	Vapor	1764	Nouvellon	Saint Nazaire
24	Mayo	1881	118	Christine	Vela	España	Vela	81	Huelondo	Bergen
25	Mayo	1881	119	Espeline	Vela	España	Vela	152	Daniel	Dunkerque
25	Mayo	1881	119	Ethel	Vapor	Inglaterra	Vapor	669	Hadanvay	Newport
25	Mayo	1881	119	Luchana	Vapor	España	Vapor	198	Ansotegui	Sevilla
25	Mayo	1881	119	Fernández Sanz	Vapor	España	Vapor	118	Uresberrueta	Gijón
25	Mayo	1881	119	Calderón	Vapor	España	Vapor	313	Juan	Bilbao

25	Mayo	1881	119	Paquete	Vela	España	Vela	40	Estrada	Rivadesella
26	Mayo	1881	120	Carolina	Vapor	España	Vapor	1350	Ugalde	Habana
26	Mayo	1881	120	Ville de Brest	Vapor	España	Vapor	1730	Nouvellon	Veracruz
26	Mayo	1881	120	Valdés	Vapor	España	Vapor	389	Abaroa	Cádiz
26	Mayo	1881	120	Adele Marie	Vela	Francia	Vela	125	Benoit	Moss
26	Mayo	1881	120	Remedios	Vela	España	Vela	36	Sánchez	Avilés
26	Mayo	1881	120	Mosca	Vela	España	Vela	34	Canel	Llanes
26	Mayo	1881	120	Pelayo	Vapor	España	Vapor	184	Benguria	Bilbao
26	Mayo	1881	120	Nuestra Señora de la Concepción	Vela	España	Vela	27	Urbieta	Bilbao
26	Mayo	1881	120	San José	Vela	España	Vela	26	Bidaroso	Bilbao
28	Mayo	1881	121	Vizcaino-Montañés	Vapor	España	Vapor	184	Zarraga	Bilbao
29	Mayo	1881	122	Saint Simón	Vapor	Francia	Vapor	1987	Durand	San José de Guatemala
29	Mayo	1881	122	Anselmo	Vapor	España	Vapor	457	Navaliega	Barcelona
29	Mayo	1881	122	Vasco-Andaluz	Vapor	España	Vapor	234	Zaracondegui	Sevilla
31	Mayo	1881	123	Delphin	Vela	Inglaterra	Vela	231	Jonge	Brewick
31	Mayo	1881	123	Pelayo	Vapor	España	Vapor	184	Benguria	Bilbao
31	Mayo	1881	123	Covadonga	Vapor	España	Vapor	405	Pola	Barcelona