

ADJUDICATARIOS DIRECTOS Y PROPONENTES IGNORADOS: UN REPASO A LA CONTRATACIÓN Y VICISITUDES DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS PRIMEROS CABLES TELEGRÁFICOS SUBMARINOS EN ESPAÑA

JESÚS SÁNCHEZ MIÑANA* Y CARLOS SÁNCHEZ RUIZ**

* Centre de Recerca per a la Història de la Tècnica, Universitat Politècnica de Catalunya

** Ateneo Literario, Artístico y Científico de Cádiz

Resumen

Se exploran los antecedentes del establecimiento de los primeros cables telegráficos submarinos españoles (1859-1861), que enlazaron la Península con las Islas Baleares y Ceuta, incluyendo las proposiciones no solicitadas que se hicieron y el opaco procedimiento de adquisición que llevó a cabo el Gobierno, poniendo el asunto directa o indirectamente en manos del diplomático estadounidense Horatio J. Perry y de su influyente esposa, la poetisa Carolina Coronado. No se tratan las operaciones de tendido del cable de Baleares, bien conocidas a partir de fuentes contemporáneas, pero se dan algunos nuevos detalles sobre las del cable de Ceuta, de corta vida, y los intentos de recuperarlo, así como del funcionamiento del de Baleares y de las medidas tomadas para intentar asegurar la comunicación con las Islas durante los años inmediatamente siguientes. También se incluyen sendos esbozos biográficos de Francisco Senmartí y José Parellada, capitalistas catalanes poco conocidos que hicieron propuestas, sin éxito, para el cable de Baleares.

Abstract

The background of the establishment in 1859-1861 of the first Spanish submarine telegraphic cables linking the Peninsula with the Balearic Islands and Ceuta is explored, including some unsolicited proposals that were made and the opaque procurement process carried out by the Government that put the whole matter, directly or indirectly, in the hands of U. S. diplomat Horatio J. Perry and his influential wife, poetess Carolina Coronado. The laying of the Balearic cable being well known from contemporary sources, some new details are given in the case of the short-lived Ceuta cable and the intents to recover it, as well as an account of the performance of the Balearic cables and the measures taken to try to maintain the communication

with the Islands until the 1870's. Biographical sketches of Francisco Senmartí and José Parellada, little-known Catalan capitalists who unsuccessfully bade for the Balearic cable, are also included.

Palabras clave: Telegrafía eléctrica, Cables submarinos, España, Siglo XIX.

Key words: Electric telegraphy, Submarine cables, Spain, 19th Century.

Recibido el 26 de marzo de 2019 — Aceptado el 6 de mayo de 2019

1. INTRODUCCIÓN

Los primeros enlaces telegráficos submarinos establecidos en España fueron el de Tarifa a Ceuta, que funcionó solo durante tres semanas, entre finales de diciembre de 1859 y principios de enero de 1860; y el de la Península con las Islas Baleares, que estuvo operativo, con algunas interrupciones, entre 1860 y 1865. Antes de ellos solo se tiene noticia de la existencia de dos cortos tramos de cable sumergido: uno para atravesar la ría del Nervión a la altura de Portugalete, como parte de la línea establecida por Obras Públicas para controlar desde Bilbao el tráfico de barcos (1854); y otro para enlazar, cruzando el Miño entre Tui y Valença, las redes públicas de los dos países (1859)¹.

Telégrafos, si acaso lo deseó, no tenía capacidad para experimentar por su cuenta con los cables submarinos, como había hecho con las líneas terrestres cuando estableció, con carácter piloto, la de Madrid a Irún, terminada en 1854, y tuvo que limitarse a gestionar la implantación de los cables. La nueva tecnología era virtual monopolio de Inglaterra desde que, en 1851, sus empresas habían conseguido enlazar las dos orillas del Canal de la Mancha, y continuaría siéndolo durante muchos años, si bien todavía no había alcanzado su madurez, y la durabilidad de sus logros era manifiestamente mejorable. En abril de 1861 el informe de una comisión indagatoria de la Cámara de los Lores dejaba constancia de que de las 11.364 millas de cable tendidas hasta entonces solo funcionaban “poco más de 3.000”, contándose entre las interrumpidas las 2.200 del mayor tramo continuo: el del Atlántico Norte, entre Irlanda y Terranova, que solo había estado operativo tres semanas en 1858 [REPORT..., 1861, p. V].

Quizá la percepción de los cables como una novedad todavía poco fiable (y costosa), por parte de los redactores de la ley de 22 de abril de 1855, los llevó a no incluir las comunicaciones con Baleares y Canarias en aquel texto determinante de la primera red telegráfica a escala nacional. Tan solo mencionaron, al referirse a la “línea del Sur”, la posibilidad de cruzar el Estrecho: “... desde Cádiz convendría establecer otro ramal a Algeciras, punto en el cual podría fondearse en adelante un cable submarino a Ceuta. El ramal [de dos conductores] que se presupone, pasará por Tarifa y constará de 26 leguas”.

Sobre los primeros cables españoles han escrito ROMEO [1993], CALVO [2003 y 2006] y OLIVÉ [2004 y s/fecha], así como también, próximo a los hechos, el anónimo redactor del libro *TELEGRAFÍA SUBMARINA* [1867]. Algunos de estos autores recogen explícitamente, en ausencia tantas veces lamentada del archivo de Telégrafos, la información proporcionada por la revista oficiosa del Cuerpo². Gracias a ella se dispone, en el caso de Baleares, de muchos datos sobre las características del material utilizado, procedimientos, cronología y desarrollo de los tendidos, medidas efectuadas, etc. No tanto sobre su contratación, entendiéndose por tal no solo la adjudicación de la fabricación y establecimiento, sino también el conjunto de hechos que los precedió y acompañó. El presente trabajo pretende arrojar más luz sobre estos aspectos, con recurso a nuevas fuentes, al paso que añade algunos detalles a lo poco que se conoce sobre el tendido del Estrecho. Trata también de las averías sufridas por ambos cables y de las medidas tomadas para repararlos o sustituirlos durante un primer periodo que alcanza e incluye el Sexenio Democrático. Finalmente presenta sendos esbozos biográficos de dos personajes hoy olvidados que, además de postularse como contratistas de la comunicación con Baleares, se interesaron también por otros proyectos de base tecnológica. Son figuras quizá menores del desarrollo del capitalismo decimonónico en Cataluña, pero no por ello carentes de interés, y que podrían merecer de los especialistas un estudio más en profundidad que el que aquí se aborda.

2. ANTECEDENTES DE LOS PRIMEROS CABLES DE BALEARES: INICIATIVAS DEL GOBIERNO Y PARTICULARES

En marzo de 1857 el Gobierno moderado de Narváez encomendó el estudio de la comunicación telegráfica mediante un cable entre Valencia y Mallorca a las Direcciones de Obras Públicas y de Telégrafos, que entonces compartían responsabilidades en la materia, pero la pérdida de las competencias de Obras Públicas, decretada al mes siguiente, hizo que abandonara los trabajos que había emprendido, desconociéndose si Telégrafos asumió en solitario el encargo³.

El *Diario de Barcelona* abogaba un año después, abril de 1858, por la extensión del servicio a las Baleares y a las posesiones del Norte de África, haciéndose eco del éxito de otras comunicaciones establecidas ya en el Mediterráneo, y del buen rendimiento de las inversiones económicas que habían supuesto⁴. En mayo, Francisco Senmartí Brugués, del comercio de Barcelona, presentó a los Reyes un proyecto para Baleares. La empresa que pretendía formar, solo de capital español, se llamaría *Real Compañía del Telégrafo Eléctrico del Mediterráneo*, y dejaría establecido el enlace en el plazo de un año. Para disminuir los riesgos, utilizando cables lo más cortos posible, el itinerario previsto comprendía tres tramos, descritos así: Cabo de San Antonio (Valencia)-Cabo Bodra (Ibiza); puerto de la capital de Ibiza-Cabo de la Figuera (Mallorca, junto al puerto de Palma); y Cabo Pera (Mallorca)-puerto de Mahón (Menor-

ca)⁵. Casualidad o no, el último día del mismo mes el Gobierno dispuso que los departamentos de Marina y Gobernación se pusieran de acuerdo para hacer “los estudios de sondeo y demás necesarios, para el establecimiento de tres cables que con las líneas aéreas correspondientes pusiesen en comunicación con la Península, por las costas de Valencia o Alicante, las islas de Ibiza, Mallorca y Menorca”⁶.

A principios de 1859 el representante de “una casa catalana respetable”, según la carta que escribió el 26 de julio siguiente a un periódico de Madrid, a la que volveremos más adelante, se había encargado de presentar al jefe del Gobierno unionista, O’Donnell, y a su ministro de la Gobernación, José Posada Herrera, una proposición para el establecimiento del cable entre la Península y las Baleares, “acompañando muestras del mismo”. Del “catalán firmante” de la propuesta decía, sin desvelar su nombre, que era “un millonario bien conocido en esta corte, que ya ha construido telégrafos eléctricos en el extranjero, y el mismo que en 1854 presentó a los emperadores de Francia y del Brasil, a los gobiernos de España y Portugal, y a otras naciones, unos planos para unir la América con Europa”⁷. Afortunadamente, como se verá en su biografía, estos datos permiten identificarle como José Parellada, del comercio de Barcelona.

Solo los casos de Senmartí y Parellada se revelan con claridad al leer la prensa de entonces, pero pudieron no ser los únicos. Mencionaremos dos noticias que pueden estar relacionadas con ellos o con otros proponentes. En setiembre de 1858 se informaba que habían “llegado a Madrid los comisionados de una compañía catalana, encargados de presentar al Gobierno una proposición para unir por medio de un cable electro-telegráfico las Islas Baleares con la capital del Principado”⁸. Según otra noticia de enero siguiente, que refiere a un periódico de Valencia no identificado, se estaban reuniendo datos de dos tipos de cable distintos, con vistas a establecer la comunicación entre la ciudad y las Baleares, y muestras de ambos se habían entregado a un diputado de la provincia “próximo a marchar a la corte”⁹.

Volviendo a la iniciativa gubernamental de efectuar sondeos, hasta el 1 de junio de 1859 la Marina no tuvo equipado y dispuesto en el puerto de Alicante el barco que había de realizarlos, la goleta de hélice *Buenaventura*. Para entonces Telégrafos había comisionado al director de sección Rafael del Moral y del Val para que colaborase con su comandante en los trabajos, y por real orden de 24 de mayo quedaban designados los puntos de amarre de los cables, incluidos los de un cuarto que debía tenderse entre Menorca y Barcelona¹⁰.

Entre mayo y julio de 1859 la prensa se hacía eco de esta disposición del Gobierno a establecer la comunicación telegráfica con Baleares, informando de la existencia de “varias proposiciones”, sin más detalles, y dando algunos datos del recorrido decidido para el cable¹¹. Nada, sin embargo, decía sobre su contratación, de modo que a mediados de julio *La Discusión*, diario no ministerial de Madrid, se preguntaba: “¿Será uno de tantos proyectos como se hacen en España para que al fin no quede de

ellos más que el recuerdo?”¹². Otro periódico de igual condición, *La España*, próximo al moderado Narváez, aventuraba críticamente que la instalación del cable podría no sacarse a “pública licitación”, apoyándose en que el gabinete unionista de O’Donnell ya había procedido así con el proyecto de ensanche de Barcelona de Ildelfons Cerdà, y supuestamente con el suministro de vestuario al Cuerpo de Carabineros por un fabricante de paños apellidado Amat¹³.

3. HORATIO J. PERRY, ADJUDICATARIO DIRECTO¹⁴

Los temores de *La España* se confirmaron. Un decreto del 12 de junio de 1859, no aparecido en la *Gaceta*, había autorizado al Gobierno a proceder en este asunto sin las formalidades de subasta pública, y el Consejo de Ministros celebrado el 24 de julio acordó la concesión¹⁵, tal como figura en la real orden de Posada del 27 siguiente, poniéndolo en conocimiento del director de Telégrafos, José María Mathé, e instándole a formalizar el correspondiente contrato:

En virtud de lo dispuesto por real decreto de doce de junio último, y de conformidad con lo acordado por el Consejo de Ministros el veinticuatro del actual, la reina (q. D. g.) se ha dignado aprobar la proposición que ha presentado Mr. Horatio J. Perry para construir y establecer un telégrafo eléctrico que una a la estación de San Felipe de Játiva con la de Barcelona, pasando por las islas Baleares por medio de líneas terrestres de dos hilos y de cables submarinos de dos conductores desde el cabo de San Antonio hasta Mahón y de un solo conductor desde Mahón hasta Barcelona, todo por el precio de seis millones setecientos mil reales y con sujeción al pliego de condiciones aprobado por real orden de esta fecha, siendo además la voluntad de S. M. que se autorice a V. E., como de su real orden lo ejecuto, para que disponga lo conveniente a fin de que Perry otorgue desde luego la correspondiente escritura de contrato y proceda a la ejecución en el plazo y con arreglo a las condiciones fijadas en el ya citado pliego.

Según el pliego, el plazo de entrega era de 150 días a contar desde 15 después de otorgada la escritura, y el pago se haría en dos mitades, la primera “en el momento que por primera vez funcione sin entorpecimiento la línea desde San Felipe de Játiva a Mahón, o desde Mahón a Barcelona”, y la segunda (junto con la devolución de la fianza) “a los cincuenta días de continuar funcionando sin interrupción en la transmisión por los cables en todo el trayecto”. La línea debía establecerse de modo que:

... partiendo de San Felipe de Játiva al Cabo de San Antonio en Alicante, pase por las capitales de las tres Islas Baleares y por Alcudia en Mallorca, siguiendo por Mahón y Cabo La Mola a terminar en Barcelona¹⁶ siempre que el resultado de las sondas o los accidentes del terreno no obliguen a variar esta dirección, lo cual podrá tener lugar pero pasando la línea por las poblaciones mencionadas.

Llama la atención en el pliego lo detallado de las condiciones técnicas relativas a los tramos de línea terrestre, en cuya construcción Telégrafos tenía ya mucha experiencia, y lo vago de las correspondientes a los cables submarinos, donde sucedía todo lo contrario. Así los conductores debían ser “del sistema moderno”, “compuestos [...] de diferentes hilos unidos en espiral”; “las capas de gutapercha, la cubierta metálica y demás elementos que forman el cable serán de superior calidad y con

arreglo a los últimos adelantos”; “la cubierta metálica estará doblemente reforzada en el número de millas que exija la naturaleza y fondo de los parajes cuya dirección siga el cable al salir o llegar a las costas”... Hay que señalar también una condición favorable al adjudicatario, que *de facto* le eximía, al hacer su presupuesto, de tener que precisar la distancia recorrida al tender el cable, y que Telégrafos, escarmentado, no incluyó en contratos posteriores:

El Gobierno se obliga a facilitar a la empresa, a petición de ésta, un buque que dirija el rumbo del barco encargado de la operación del fondeo de los cables, y si la distancia que aquel recorriese fuere mayor que los datos oficiales suministrados por la Dirección de Hidrografía, el Gobierno abonará al contratista, diecinueve mil reales por cada milla que sobre seis más exceda dicha distancia.

El Gobierno había actuado con mucho sigilo y, al parecer, nadie en el mundo periodístico había sabido de la propuesta de Horatio Justus Perry. Pero el personaje sí era bien conocido en la Corte, antiguo secretario de legación de la Embajada de los Estados Unidos de América entre 1849 y 1855, casado con la poetisa Carolina Coronado, que estaba muy bien relacionada con la Casa Real y era anfitriona de uno de los salones más prestigiosos de Madrid, a cuyas veladas concurrían conspicuos intelectuales y políticos. Además se dedicaba al negocio de los cables telegráficos desde que en 1857-1858 había trabajado, sin éxito, para conseguir del Gobierno español la concesión del cable Cuba-Florida, que permitiría la comunicación telegráfica de la Gran Antilla con la Metrópoli mediante el que iba a tenderse entre Irlanda y Terranova. Al fracasar este en 1858, sus promotores, con los que Perry estaba asociado, se interesaron por un itinerario mucho más largo pero de tramos más cortos, que desde Cádiz llegaba a Florida por las Islas Canarias, las de Cabo Verde, costa del Brasil, Guayanas, Pequeñas Antillas, Puerto Rico y Cuba. Perry se encargó de las gestiones en España y, poco más de un mes después de obtener la concesión del cable de Baleares, conseguiría provisionalmente, por decreto de Gobernación de 28 de julio de 1859, la del cable a Cuba¹⁷. Para poner de relieve las influencias con que contaba, conviene señalar que cinco meses antes de firmarse este decreto, conocía la resolución favorable del asunto, comunicada a su mujer por el rey consorte, Francisco de Asís de Borbón, a través de su ayudante de campo y jefe de su cuarto militar, general José Lémery¹⁸.

La escritura del contrato de los cables de Baleares, firmado por Perry y Mathé el 3 de agosto, no contiene más referencia a la obligada subcontratación de su fabricación y tendido que la indirecta relativa a la fianza: dos mil libras esterlinas a depositar en la corresponsalía del Banco de España en Londres. En cuanto a los periódicos, *La Correspondencia Autógrafa*, de Madrid, informó el 25 de julio de 1859 de la concesión a Perry, como “representante en este negocio de una poderosa casa de comercio”¹⁹, y el mismo día un corresponsal del *Diario de Barcelona* telegrafió desde la capital el siguiente parte²⁰:

Se ha concedido a M. Horacio Perry, representante de la casa Crest, la colocación de un cable eléctrico entre la Península y Baleares, debiendo empezar su explotación en fin de octubre.

Las dos noticias quizá son complementarias, ya que, como se verá que ocurrió finalmente, pudo haber un intermediario financiero que se encargara de cobros y pagos, adelantando cantidades, y un subcontratista del cable. Este tuvo que ser alguno de los muy pocos que entonces se dedicaban a ello en Inglaterra, entre los que no se conoce ningún Crest. Creemos, por el relativo parecido fonético de su apellido, que fue John Watkins Brett, pionero de la telegrafía submarina y socio de PERRY [1864, p. 24] en la aventura del cable de Cuba.

4. RESCISIÓN DEL CONTRATO Y NUEVA ADJUDICACIÓN DIRECTA A PERRY²¹

La contratación pública estaba regulada por el real decreto de 27 de febrero de 1852²², en el que se detallaban las excepciones a la norma general de celebrar subastas, para acogerse a las cuales debía preceder un decreto acordado por el Consejo de Ministros, y en algunas de ellas también el dictamen del Consejo Real, desde 1858 sustituido por el del Consejo de Estado. En el caso que nos ocupa, la no publicación del preceptivo decreto impide conocer la justificación del Gobierno, y tampoco la lectura de las excepciones legales permite intuir a cuál o cuáles de ellas recurrió. Acrecienta la sensación de trato de favor la carta ya citada del representante de Parellada, en la que relata que, además de a los ministros O'Donnell y Posada, entregó su propuesta a Telégrafos, donde le dijeron que no podían aceptarla porque debía esperar a que, de acuerdo con la ley, se convocara subasta pública en la *Gaceta*. Transcurridos varios meses sin que el anuncio apareciera, “y sabiendo extraoficialmente que se iba a hacer el contrato o concesión a cencerros tapados a favor de una casa inglesa”, presentó un recurso al Ministro y no obtuvo respuesta.

El asunto iba a continuar moviéndose en la excepcionalidad. En octubre el periódico ministerial *La Correspondencia de España*, sucesor de *La Correspondencia Autógrafa*, respondiendo a unas preguntas sobre el cable del Estrecho que le hacían algunos colegas de oposición, decía que “el Gobierno se proponía aprovechar los medios que había de preparar el concesionario del cable a las Baleares y utilizarlos después en el de África, pero el susodicho concesionario no hizo el depósito en tiempo oportuno y el Ministro de la Gobernación rescindió la contrata”, y terminaba así: “Quedamos, pues, por ahora, sin cable en las Baleares, y sin cable en África, hasta que se anuncie la subasta, haya quien acometa la empresa y no se ofrezca obstáculo para que esta quede concluida”²³.

Nada se sabe del motivo para no constituir la fianza. Quizá Brett, o quien fuera el subcontratista pactado, no pudo cumplir su compromiso, pero poco después de la revelación de *La Correspondencia* alguien, quizá Perry o un enviado suyo, pasó por las redacciones con muestras de cables submarinos fabricados por la empresa de Thomas William Henley, y les habló de su buen funcionamiento en el enlace entre Australia y Tasmania, que acababa de establecerse, y de los elogios que había merecido del eminente ingeniero eléctrico Josiah Latimer Clark. Además de referirse a las

muestras y reflejar tales bondades, un periódico escribió que este tipo de cable lo había elegido Perry para “la gran red telegráfica submarina que ha de unir nuestras islas con la Península”²⁴, y otro que sería el que emplearía “en la gran línea para La Habana y en las otras líneas proyectadas”²⁵. Al parecer, pues, Perry seguía contando con el encargo de Baleares, a pesar de haberse anulado el contrato.

Efectivamente, el 17 de noviembre de 1859 Posada volvía instruir a Mathé para que celebrara nuevo contrato. La real orden comenzaba:

Accediendo la reina (q. D. g) de conformidad con lo informado por el Consejo de Estado a la solicitud de Mr. Horatio J. Perry, se ha servido resolver se vuelva a contratar con el mismo la construcción de la línea telegráfica que una a la Península con las Islas Baleares, bajo el pliego de condiciones con el que se contrató anteriormente, aunque modificando el principio de la primera...

Los cambios se reducían a contar el mismo plazo de entrega de 150 días a partir del 1 de febrero de 1860, es decir retrasándola hasta más de cinco meses de lo previsto inicialmente, y a dar la opción de que la línea partiera “desde San Felipe de Játiva o Carcagente, según convenga”.

El definitivo contrato se firmó el 21 de noviembre, y a continuación el mismo notario protocolizó un poder de Perry a la “Casa Comercio de los Señores Zulueta y Compañía de Londres”²⁶ para que cobrara por medio de un representante suyo en Madrid los dos plazos pactados con el Gobierno, y se encargara “del pago a los constructores en Inglaterra y demás gastos de la obra”. Creemos interesante señalar, aunque no se nos alcance su significado, que mientras que en el primer contrato firmaron tres testigos instrumentales, en el segundo y en el poder mencionado lo hicieron tres altos cargos de Telégrafos: Andrés de Capua, inspector; Antonio López de Ochoa, director de línea; e Ildefonso Rojo, director de 1ª clase.

5. ADJUDICACIÓN DEL CABLE DEL ESTRECHO

Un mes antes de que O'Donnell comunicara a las Cortes, el 22 de octubre de 1859, su decisión de declarar la guerra al Imperio de Marruecos²⁷, y en medio de numerosas noticias sobre preparativos para la misma, el diario oficialista *La Correspondencia Autógrafa* publicó sucesivamente dos breves sueltos informando que el Gobierno había pensado en “la construcción y contratación rápida” de un cable submarino entre Algeciras y las “posesiones de África”, y que había mandado hacer los estudios para su establecimiento²⁸. La reacción del opositor *La Iberia* fue recurrir a Telégrafos, en donde le dijeron que nada sabían “oficialmente” del asunto²⁹.

A principios de octubre un periódico retomó la cuestión así planteada, formulando una serie de preguntas a *La Correspondencia de España*, que recogieron al menos *La Iberia* y *La España*³⁰. A modo de respuesta, *La Correspondencia* del día 10 de octubre de 1859, dijo que sabía que existía una proposición para construir el cable, pero que no ofrecía un resultado rápido porque incluía la realización de un estudio

previo, y a renglón seguido desveló, como queda dicho al tratar de los cables de Baleares, que se había contado con que el concesionario de estos facilitara el tendido, solución invalidada por la rescisión del contrato. Por otra parte el diario insertó en otra página (también lo hizo *La Iberia* del día siguiente) un despacho telegráfico que informaba de la llegada a Algeciras “de un comisionado de Londres, encargado de la colocación del cable a Ceuta”, y añadía: “se asegura que los materiales están listos y a disposición de nuestro Gobierno”. Dos días después decía desconocer si tal comisionado tenía o no que ver con la proposición que antes había mencionado³¹.

Gracias a la resolución de un pleito ante el Consejo de Estado³², se sabe que por decreto de 28 de octubre (no publicado en la *Gaceta*), se autorizó el establecimiento de “un telégrafo submarino que pusiera en comunicación Algeciras o Tarifa con Ceuta”, y su adjudicación sin subasta³³, y por real orden de igual fecha se comisionó a Zulueta para que formalizara un contrato por 2.000 libras esterlinas con la casa *Newall*³⁴, previa aprobación del Gobierno. Creemos muy verosímil que este fabricante fuera el autor de la proposición dada a conocer por *La Correspondencia*, que apremiado por Telégrafos quizá habría acertado el plazo de entrega, aligerando o suprimiendo el requisito del estudio previo, después de enviar a su representante a España. Pero el 21 de noviembre el Gobierno cambió de opinión –no resulta muy arriesgado ver aquí la mano de Perry–, y telegrafió a Zulueta aprobando la propuesta que le había hecho por el mismo medio, de aceptar la oferta de Henley de colocar un “cable fuerte y perfecto”, disponible en Londres, por 1.500 libras esterlinas, “incluyendo el coste así del buque de transporte como de los ingenieros y tripulación”.

6. EL TENDIDO DEL CABLE DEL ESTRECHO

El 25 de noviembre de 1859 el vapor *Tweedside* ya tenía el cable a bordo en Londres y estaba listo para zarpar al día siguiente. Llegó a Algeciras el 7 de diciembre, y el 12 a Ceuta, desde donde debió de comenzar a tender hacia Tarifa en la mañana del 15, sin éxito, pues desde este último punto volvió a intentarlo en sentido contrario el 16, pero el cable se rompió cuando había recorrido cuatro millas. Por el mal tiempo la operación no se reanudó hasta el 21, partiendo de nuevo de Tarifa a las diez de la mañana y arribando a Ceuta a las dos de la tarde³⁵. Aquí, el 22, el “director de sección, jefe de la comisión” de Telégrafos certificó “haber quedado satisfecho de la bondad del cable colocado [...] por el ingeniero Henley³⁶ después de sometido a diferentes pruebas por espacio de 24 horas”.

No sabemos qué sucedió entre el 7 y el 12 de diciembre. William T. Henley en su comparecencia ante la mencionada comisión de la Cámara de los Lores el 16 de diciembre de 1859, informó que, cuando el cable que había enviado llegó a su destino, “el Gobierno español no había decidido dónde quería que se tendiese”, refiriéndose, sin duda, a la alternativa prevista en el contrato de que saliera de Algeciras o de Tarifa. Es posible que en esos días se optara definitivamente por la segunda población,

quizá tras algún reconocimiento por el *Tweedside* de las corrientes en la zona con la participación de los comisionados de Telégrafos³⁷. La *Revista* del Cuerpo ofrecía casi cinco años después, en el mismo número, dos textos aparentemente contradictorios: un artículo que además de identificar a los comisionados (el director Rafael del Moral y el subdirector Félix García Rivero), aseguraba que el cable se colocó sin que hubiera “tiempo de preparar estudios de sondas ni otros preliminares”; y el anuncio de la prevista publicación (que no tuvo lugar) de “los trabajos practicados” por del Moral “sobre sondeo y demás estudios” relativos al cable³⁸.

El cable era un resto sobrante del tendido en el Atlántico Norte en 1858³⁹, seguramente nuevo (no utilizado)⁴⁰ y en buen estado de conservación, pero absolutamente inadecuado para el enlace al que se destinaba, pues se trataba de material *de fondo*, es decir, de aguas tranquilas, y carecía de los refuerzos en la cubierta que llevaba el *de costa*, utilizado en las partes próximas al amarre, sometidas a rozamiento con su entorno. Telégrafos, sin duda consciente del fracaso que se avecinaba, tuvo que someterse a las urgencias del Gobierno, y evitó publicar en su *Revista* las particularidades del asunto, todavía en 1864, del anunciado trabajo de del Moral⁴¹. Hay que esperar a 1880 para encontrar en ella un artículo que mencione el origen y naturaleza del cable⁴². Por el contrario HARDMAN [1860, p. 73] en su crónica al *Times* desde Ceuta, del 21 de diciembre de 1859, se refirió al “tendido de los restos del cable atlántico que llegaron aquí en el *Tweedside*”, y días más tarde *La Correspondencia*⁴³ citó una crónica de Gibraltar al *Correo de Andalucía*, informando, con el habitual “se dice”, de que por la premura del caso no se había podido fabricar un cable adecuado a las duras condiciones del Estrecho “y se echó mano de un pedazo del gran cable atlántico inutilizado”. También en TELEGRAFÍA SUBMARINA [1867, p. 243] se alude a la urgencia, añadiendo: “Se escribió a Inglaterra, y se pudieron encontrar una cuantas millas sobrantes del cable atlántico de 1858, a cuya adquisición se procedió desde luego”.

7. ACTUACIONES PARA RESTABLECER LA COMUNICACIÓN A TRAVÉS DEL ESTRECHO

El cable Tarifa-Ceuta quedó fuera de servicio el 8 de enero siguiente a su colocación⁴⁴, probablemente a causa del violento temporal desatado en ese día. Las informaciones de prensa disponibles sobre lo hecho para repararlo son escasas y algo confusas, pero indican que al responsable de la empresa, seguramente el ingeniero George Henley, que no debía de disponer ya del *Tweedside* con el que lo colocó, el Gobierno le asignó el vapor *Barcelonés* y mandó que se hicieran en él algunas modificaciones necesarias en el arsenal de La Carraca para utilizarlo en tareas de recuperación y tendido. Con estos medios y contando también con algunas millas de cable sobrantes, se actuó durante los meses de febrero a mayo cuando el estado del mar lo permitía, pero finalmente no pudieron repararse las diversas roturas localizadas y se abandonaron definitivamente los trabajos, llevando el barco a bordo los restos recuperados en la operación: ocho millas de cable en cinco trozos⁴⁵. Si bien el cable de

poco había servido durante la difícil marcha hacia Tetuán, sus restos encontrarían una nueva aplicación después de la ocupación para establecer un “telégrafo subfluvial y subterráneo” desde la Aduana a la ciudad, doblando la línea de alambres colgados de postes tendida inicialmente⁴⁶.

Antes de transcurrido un año, el 25 de febrero de 1861, se significó de real orden a Marina la conveniencia de realizar un estudio y sondeos de la zona del Estrecho, con vistas al tendido de un nuevo cable. En consecuencia fue habilitada para ello en Ferrol la goleta de hélice *Santa Teresa*, y el 9 de marzo se dispuso que pasara a Cádiz para comenzar los trabajos al mando del teniente de navío Ramón Martínez y Pery, el mismo oficial que había llevado a cabo los previos a la colocación de los cables de Baleares⁴⁷. Por su parte Telégrafos también volvió a nombrar, para que recogiera y estudiara los datos de las sondas, a del Moral, quien, una vez terminada su comisión en setiembre⁴⁸, redactó para sus superiores una memoria, con fecha del 15 de febrero siguiente, pero que no se publicó hasta casi ocho años más tarde⁴⁹. El documento expone lo averiguado en materia de profundidades, naturaleza del fondo y corrientes; describe dos itinerarios para el cable desde Ceuta, uno a Tarifa y otro a Marbella, y para este, que recomienda, incluye un proyecto de presupuesto y pliego de condiciones técnicas. No siguió, sin embargo, anuncio ni contratación alguna⁵⁰.

Por decreto de 14 de julio de 1870 se concedió permiso al conde Nils de Barck⁵¹ para establecer un cable desde Algeciras o sus inmediaciones a Ceuta. No se le exigía fianza y el plazo era de un año, que se prorrogó el 30 de junio de 1871 por otro más⁵² y debió de transcurrir improductivamente, pues no se han encontrado más noticias⁵³. Son interesantes las que da el preámbulo del decreto, según el cual desde 1863 se habrían presentado varios proyectos al Ministerio de la Gobernación para enlazar las costas españolas del Mediterráneo con las del Norte de África. Continúa mencionando el cable entre Tarifa y Ceuta de 1859, “y los estériles esfuerzos que en 1864 hizo la casa de Siemens y compañía para establecer otro bajo la intervención del Gobierno francés”⁵⁴. Las razones del Gobierno para inclinarse por la propuesta de Barck habrían sido no llevar “idea de privilegio, subvención ni auxilio alguno por parte del Estado”, y la posibilidad de convertir el cable en internacional, prolongándolo hasta Argelia.

8. INTERRUPCIÓN TOTAL DE LAS COMUNICACIONES TELEGRÁFICAS CON BALEARES EN 1866 Y SU RESTABLECIMIENTO EN 1871

De los primeros cables entre la Península y las Baleares, tendidos en las campañas de 1860-61, el de Barcelona (Montjuïc) a Menorca (Maó) fue el de más corta vida, quedando interrumpido el 3 de junio de 1861, seis meses después de su colocación⁵⁵. En setiembre y octubre siguientes la *Santa Teresa*, enviada a Barcelona después de realizar los mencionados sondeos entre la Península y el Norte de África, solo habría conseguido reconocer la milla del cable inmediata a la ciudad, a consecuencia del mal

tiempo⁵⁶. Según una noticia de junio de 1862, la Armada había destacado en Barcelona al vapor *Lepanto* para unirse a la *Santa Teresa* en las operaciones, lo que apunta a algún nuevo intento que, si llegó a realizarse, hubo de resultar igualmente fallido⁵⁷.

El cable de Menorca (Cala Degollador) a Mallorca (Alcudia) dejó de funcionar el 9 de noviembre de 1864⁵⁸, y en setiembre del año siguiente, con el vapor del Estado *San Rafael*, se intentó proceder sin éxito a su reparación, levantándolo para reconocerlo en todo el trayecto. El comisionado de Telégrafos fue Enrique Fiol y Mingue-lla⁵⁹, cuya detallada memoria sobre los trabajos realizados se ha conservado⁶⁰.

En cuanto al otro cable de comunicación con la Península, entre Xàbia e Ibiza (Cala Vedella), se averió en el invierno de 1864-65, supuestamente a causa de las fuertes tempestades⁶¹. Aunque en junio siguiente los telegrafistas de la estación de Xàbia pudieron solventar una rotura en la costa y volvió a funcionar⁶², el 1 de julio de 1866 quedó de nuevo inservible⁶³ y en setiembre se suspendieron las operaciones que se practicaban para rehabilitarlo⁶⁴.

El cable de Mallorca (Santa Ponsa) a Ibiza (Punta Grossa) seguía prestando servicio en 1873, si bien por solo uno de sus dos conductores, al ser reconocido exhaustivamente por Fiol⁶⁵.

Cuando todavía se comunicaba con Mallorca por la vía de Xàbia e Ibiza, pero no se alcanzaba Menorca, por real orden de 10 de mayo de 1866 se dispuso que el mismo día del mes siguiente se celebrara subasta para renovar el cable de Mallorca a Menorca, ajustada al correspondiente pliego de condiciones⁶⁶. Bien fuese por falta de licitadores o por otras causas, la convocatoria no dio resultado, y el 18 de enero de 1867 se ordenó otra subasta para el 26 de febrero, pero ya con objeto de recuperar las interrumpidas comunicaciones con las Baleares, contratando no solo nuevo cable para el trayecto Mallorca-Menorca, sino también para el Península-Ibiza, averiado desde el verano anterior, y el Ibiza-Mallorca, no obstante encontrarse operativo el existente⁶⁷. En este caso, a diferencia del previo, la subasta debía anunciarse en París y Londres por medio de las embajadas, pero a pesar de esta precaución nadie concurrió⁶⁸. Hay que señalar que en ambas ocasiones los cables que se pretendía adquirir eran de un solo conductor, a diferencia de los existentes, que, salvo el de Barcelona a Menorca, eran de dos.

Concedida por las Cortes Constituyentes la ampliación del presupuesto ordinario de Gobernación que se estimaba necesaria para el establecimiento de nuevos cables Península-Ibiza y Mallorca-Menorca, de un solo conductor⁶⁹, el 2 de julio de 1870 se dispuso la publicación del pliego de condiciones para la subasta, que iba a tener lugar el 29 de agosto⁷⁰. Tras quedar desierta esta y la que a continuación se convocó para el 23 de setiembre, con la única diferencia del aumento del 5% en el precio⁷¹, se autorizó la adjudicación directa por decreto del 9 de octubre⁷². Hubo, al parecer, varias proposiciones, entre las que se optó por la de Henley, firmándose el contrato el 9 de enero de 1871, siendo designados Fiol y su colega Hipólito Araujo

y Sánchez para reconocer el cable en Inglaterra⁷³. Los dos cables, de Xàbia a Cala Molí (Ibiza) y de Cap de Pera (Mallorca) a Cap d'Artrutx (Menorca) quedaron tendidos en julio de 1871⁷⁴. Como queda dicho, el de Mallorca a Ibiza, que no se sustituyó, seguía funcionando en 1873 por uno de sus dos conductores.

Durante el Sexenio se tiene también noticia de una instancia suscrita en 1874 por Jacinto Vidal Torres y otros, pidiendo autorización a la Dirección General de Telégrafos para tender un cable entre Barcelona y Palma de Mallorca, pero se desconocen los detalles y la resolución adoptada⁷⁵.

9. FRANCISCO SENMARTÍ Y BRUGUÉS, PROPONENTE IGNORADO

Hijo de Joaquín y Francisca, nació en Manresa, seguramente en 1831. El padre tenía allí un taller de fabricación de cintas de seda que en 1847, quizá después de su muerte, fue vendido en pública subasta junto con otros bienes para pagar a sus acreedores⁷⁶.

De 1855 a 1857 se encuentran en la prensa de Barcelona algunas noticias que indican que Senmartí se dedicaba en la ciudad al comercio al por mayor de productos agrícolas, y anuncios en que figura como consignatario de buques que cubrían rutas por las costas mediterráneas francesa y española y entre estas y las Islas Baleares⁷⁷. En mayo de 1858, el “distinguido joven”, como le llamó un periódico, era recibido en Aranjuez por los Reyes, a los que presentó su proyecto de comunicación telegráfica con dichas Islas, siendo nombrado por ello Caballero de la Orden de San Juan de Jerusalén⁷⁸. En octubre del mismo año fue autorizado a practicar los estudios necesarios para la mejora del puerto de Barcelona, incluyendo el establecimiento de dos diques de carena⁷⁹.

En 1859 se publicó en la ciudad un largo anuncio de la “caja de seguros”, descrita como “mutua de quintas” y “asociación universal para redimir el servicio de las armas”, dirigida y fundada por el editor y hombre de negocios Francisco de Paula Mellado, y autorizada por real orden de 10 de noviembre de 1858. Lo firmaba el 6 de marzo Senmartí, sin especificar en qué calidad, invitando a suscribirse a los mozos que iban a entrar en el próximo sorteo, quienes, si salían soldados, recibirían los 6.000 reales exigidos para librarse del servicio por una cuota fija de 2.500 reales, o una cantidad proporcional a lo aportado en cuotas voluntarias de 100 reales como mínimo⁸⁰. De este año 1859 son también las primeras noticias encontradas de la razón social “Francisco Senmartí Brugués y Compañía”, al otorgársele autorización, primero por real orden de 24 de mayo, para “practicar los estudios de un canal de navegación que, alimentado con las aguas del mar, una la ciudad de Reus con el puerto de Salou”⁸¹, y después, por otra de 2 de agosto, para “estudiar un canal de riego derivado del río Balsirá [*sic*, Valira] en el valle de Andorra”⁸². Los plazos de ambos estudios, de un año, fueron prorrogados por otro a su vencimiento⁸³.

Otra iniciativa de Senmartí del año 1859 fue su propuesta, el 28 de junio, al Ministerio de la Guerra y Ultramar de enlazar telegráficamente mediante un cable submarino la isla, entonces danesa, de Saint Thomas⁸⁴ con la de Puerto Rico. La fundamentaba en su escrito en las “grandes ventajas” que debían resultar de la comunicación, en opinión de “algunas personas entendidas” con las que había consultado, pues incrementaría las ya “grandes relaciones comerciales” existentes entre las dos islas, y contribuiría a “afianzar más y más” la situación de Puerto Rico. No creemos que Senmartí supiera entonces que iba a concederse a Perry el cable de Cádiz a las Antillas o que existía una propuesta local de establecer la telegrafía eléctrica en Puerto Rico, hechos ambos que condicionaron la resolución de su demanda, aunque quizá no tanto como que las autoridades de la Isla vieran como inconvenientes lo que para él eran ventajas. Así resumía su opinión el responsable de Obras Públicas, el ingeniero militar Manuel Sánchez Núñez, en el informe que el Gobernador hizo suyo y remitió al Consejo de Estado:

... un telégrafo de Puerto Rico a San Thomas es contrario a los intereses españoles en tanto que dicho telégrafo no se enlace con otros puntos que convengan al Gobierno para equilibrar la influencia predominante que de muy atrás ha ejercido el comercio de esta última isla sobre el de la primera, y que con arreglo a este principio la empresa Senmartí es poco menos que inadmisibles mientras que la trasatlántica es muy conveniente⁸⁵.

El asunto terminó de hecho con la publicación en el periódico oficial de Puerto Rico de una real orden de 22 de setiembre de 1863, aplazando *sine die* su resolución⁸⁶.

Según ha estudiado HERNÁNDEZ [1988, p. 51-52], decidida por el Gobierno en 1858 la privatización del servicio de conducción de la correspondencia a Cuba y Puerto Rico, Senmartí obtuvo provisionalmente la concesión y fue después el que hizo la oferta más baja (880.000 reales al año) de los cinco postores a la subasta convocada en febrero de 1860 para otorgarla con carácter definitivo. Su proposición fue desechada por haber sido presentada antes de tiempo, pero no hubo adjudicatario⁸⁷ hasta que al año siguiente, en una nueva subasta, lo fue Antonio López y López, futuro marqués de Comillas. Tras este revés, Senmartí concurrió con éxito a las subastas de la conducción del correo a las Baleares “en buques de vapor”, durante cuatro años: el 14 de setiembre de 1860, a las líneas Barcelona-Palma y Valencia-Palma-Mahón que acababan de establecerse (dos viajes redondos semanales)⁸⁸, y el 4 de enero de 1861 a las antiguas Barcelona-Palma y Valencia-Ibiza-Palma (dos viajes), y Barcelona-Alcudia-Mahón (un viaje)⁸⁹, si bien perdió la concesión de 1860 por no haber comenzado el servicio en el plazo establecido.

Noticias de 1861 hacen sospechar que el resultado económico de sus negocios hasta entonces podía no corresponderse con la actividad que había desplegado. Son dos anuncios de venta en subasta pública de bienes, decidida por un mismo juzgado de primera instancia de Barcelona, para pagar a sus acreedores. Primero una casa en Manresa propiedad de su madre, Francisca Brugués y Vall, y después diversas piezas de mobiliario, quizá pertenecientes a una oficina o despacho⁹⁰. Sea como fuere, por

entonces fue nombrado cónsul en Barcelona de la República de Haití⁹¹, en aquella época único estado independiente de población negra, junto con Liberia. Ejerciendo también como encargado de negocios, logró cierta notoriedad diplomática desde que en marzo, y hasta julio de 1865, la vecina República Dominicana volvió a ser colonia española y las relaciones con Haití, que no vio el cambio con buenos ojos, recibieron mayor atención. La prensa de Madrid recogió sus comunicados desmintiendo noticias supuestamente falsas sobre la hostilidad del país hacia España, y se hizo eco del encargo recibido de su gobierno para negociar un tratado político y comercial⁹².

Para *La Correspondencia de España* la importancia del posible tratado radicaba en el impulso que el gobierno haitiano había dado al cultivo del algodón, del que –decía– esperaban recogerse en la próxima cosecha casi cien millones de libras⁹³. Quizá Senmartí había tenido en cuenta, para aceptar el consulado, las perspectivas de negocio que se le abrían, al poderse superar la dependencia que la industria textil española tenía de la producción de los Estados Unidos, pero ello no impidió que se fijara en otro potencial productor: Marruecos. En noviembre de 1862 *El Lloyd Español* informaba en primicia de que había organizado en Madrid una sociedad para el cultivo del algodón en el vecino imperio, de la que también formaba parte Pascual Madoz⁹⁴. A juzgar por noticias posteriores, había viajado a Marruecos para conocer el territorio, y el asunto fue favorablemente acogido por el Gobierno, que ejerció su mediación diplomática⁹⁵, pero desconocemos el resultado final de las gestiones. En los primeros meses de 1865, según comunicaciones publicadas del Ministro de Estado, Antonio Benavides, al ministro residente en Tánger, Senmartí insistía en su propósito, “de acuerdo con la Junta de Fábricas de Barcelona y otros varios capitalistas de Cataluña”, y el Gobierno se resignaba a compartir la necesaria autorización marroquí con los ingleses, que también se habían mostrado muy interesados, y estaban dispuestos a ofrecer las mismas garantías y condiciones tributarias que ellos. [BAUER, 1931, pp. 20-21 y 33-35].

En 1862 Senmartí fue autorizado a hacer los estudios de un ferrocarril de Sabadell a Castellar del Vallès, y en 1863 a construir una grúa flotante para el puerto de Barcelona. En este mismo año había promovido en Madrid una reunión de los propietarios de terrenos del nuevo barrio de Argüelles, con motivo de la revalorización que podía esperarse de que la compañía de los ferrocarriles del Norte construyese la estación del Príncipe Pío⁹⁶. Por entonces la firma “Senmartí y Compañía”, “comerciantes capitalistas y comisionistas”, aparece con domicilio en la capital, y figura entre sus “contribuyentes por industria y comercio”⁹⁷.

A consecuencia del decreto de Fomento de 28 de octubre de 1868, que favorecía el desarrollo de las sociedades anónimas⁹⁸, el inmediato 23 de noviembre Senmartí fundó en Barcelona con Juan Torres y Batallé, el denominado *Banco Popular Español*, aunque, por falta de inscripción en el Registro Público de Comercio de la provincia, su constitución efectiva se demoró hasta el 26 de abril siguiente. Su duración se fijaba en diez años y el capital en cinco millones de pesetas, de los que cada socio

aportaba la mitad. Tras la ley de libertad de estas entidades del 19 de octubre de 1869⁹⁹, ambos acordaron unos nuevos estatutos, que escrituraron el 1 de agosto de 1871, manteniendo el mismo capital inicial, representado por mil acciones de cinco mil pesetas, y ampliando veinticinco años, hasta los treinta y cinco, el término de la empresa. También entonces nombraron subdirector, cargo de nueva creación, a un hermano del fundador, José Senmartí y Brugués. Este, ya socio, compareció con otro ante notario el 9 de febrero de 1880 para protocolizar una segunda reforma de estatutos, acordada en junta de 21 de julio de 1879 para acomodarlos a ulteriores cambios legislativos¹⁰⁰.

Aparte el negocio bancario, casi toda la actividad de Senmartí de la que hemos encontrado referencias a partir del Sexenio, tiene que ver con su condición de representante diplomático de la República de Liberia en España, que había ya adquirido en 1867 como cónsul general y continuó después como ministro residente¹⁰¹.

Parece que el primer encargo que recibió en este puesto fue la negociación de un tratado de amistad, comercio y cooperación, que se firmó el 7 de abril de 1868 y fue aprobado por las Cortes Constituyentes¹⁰², pero no pudo ratificarse por no tener la conformidad del Parlamento liberiano. En 1879 Senmartí sometió al Gobierno español otro proyecto, sobre el que se trabajó hasta marzo de 1883 en que presentó uno nuevo. Este volvió a discutirse hasta 1885, sin resultado. Según SORELA [1893, p. 20-21], que reunió estas informaciones y tuvo a la vista el correspondiente expediente, el documento más reciente que contenía era un informe del Ministerio de Hacienda favorable al último texto. Consecuencia, no obstante, de estas conversaciones fue que Senmartí consiguiera en 1883 la revocación de las órdenes del gobernador de Cuba que prohibían la entrada y residencia en la isla de negros extranjeros sin su autorización o el depósito previo de 1.000 pesos¹⁰³. Otra gestión reseñable [FISHER, 1929] fue su apoyo a la petición del Gobierno liberiano a la Santa Sede para que enviara misioneros a Monrovia, el primero de los cuales llegó en 1884.

Además de Haití y Liberia, trabajó también para un país que no pasó de proyecto, pues desapareció en pocos años con la muerte o la desbandada de quienes allí emigraron: la *Nouvelle France, colonie libre de Port-Breton*. Su promotor e impulsor fue un aventurero francés llamado Charles du Breil de Rays, marqués de Rays, después extraditado de España, acusado de fraude, y juzgado y condenado en París en 1884, que ofrecía tierras, a cinco francos la hectárea, en la isla de New Ireland, rebautizada como Port-Breton, hoy parte del estado de Papúa Nueva Guinea [RAPHALEN, 2006]. El órgano oficial de la empresa, que se publicaba en Marsella¹⁰⁴, daba cuenta el 15 de marzo de 1880 de que el Marqués se encontraba en Madrid cuando recibió la noticia de la fundación de su Estado e inmediatamente fue felicitado por Senmartí, “ministro residente de la República de Liberia [...] cuyo pabellón ampara nuestros navíos, y que es el representante de nuestra colonia libre en España”. Este, además:

le invitó a peregrinar, en calidad de soberano, al célebre santuario de Nuestra Señora de Atocha, siguiendo el ejemplo de los reyes de España, que siempre han tenido la costumbre de ir allí a agradecer al cielo los favores señalados que les ha otorgado.

Senmartí pudo haber viajado a Madrid desde Barcelona para conseguir, como así ocurrió, que el Gobernador Civil levantase su prohibición de zarpar del puerto al vapor *Genil*, que debía transportar a la Nouvelle France, junto con un cargamento de armas, un grupo de treinta y dos ex-combatientes carlistas, reclutados para ejercer allí de gendarmes. La prensa de Barcelona, que destapó la operación a comienzos de marzo e informó de ella durante varios días, atribuyó su organización y financiación a Senmartí, llegó a calificarla de “trata de blancos”, y publicó los nombres de los expedicionarios y el texto de los contratos que firmaron antes de embarcar, así como las exiguas primas de enganche percibidas, que hubieron de cobrar en el *Banco Popular Español*¹⁰⁵.

En 1885, representando a Liberia, Senmartí participó en el congreso de la Unión Postal Universal celebrado en Lisboa, y a su regreso a Barcelona sufrió un ataque de apoplejía¹⁰⁶. Debió de recuperarse, ya que posteriormente se encuentran algunas noticias suyas, todas sobre actuaciones como ministro residente salvo la última, de 1888, que es su firma en Madrid, el 1 de junio, en nombre del *Banco Popular Español*, de una petición para que pudieran cotizar en la Bolsa de La Habana las acciones y obligaciones de la entidad¹⁰⁷. En la *Guía Oficial de España* de ese año, a diferencia de ediciones anteriores, no figura ningún representante de Liberia en la sección “Cuerpo diplomático extranjero”, y en mayo ya era otro el cónsul de Haití en Barcelona¹⁰⁸.

En una sala de la Colegiata-Basílica de Santa María de Manresa, *la Seu*, como se la conoce, cuelga un gran retrato pintado de cuerpo entero de Senmartí, vestido con uniforme diplomático. Está allí, junto con los de otros favorecedores del templo, en agradecimiento por haber conseguido del papa León XIII, en 1883, la institución a perpetuidad de cuatro canonjías honorarias [MAS, 1882, p. 461-462]. Con ello él correspondía, a su vez, a la distinción de haber podido llevar el pendón en la procesión de la fiesta mayor de la ciudad en 1881¹⁰⁹.

10. JOSÉ PARELLADA Y ASTORT, OTRO PROPONENTE IGNORADO

Hijo y nieto de sastres, primogénito seguramente del matrimonio de José y Francisca, nació, como sus padres, en Barcelona, en los primeros años del siglo XIX¹¹⁰. Creemos que es el mismo José Parellada o Perellada de cuya rocambolesca sucesión de supuestas fechorías, procesos, fugas de prisión y exilios, se ocupan los periódicos de 1846 a 1850¹¹¹.

La primera noticia de ese periodo es una comunicación del Cuerpo de Escuadras de Cataluña, que le incluye entre doce detenidos por estafa entre el 25 y el 30 de mayo de 1846, y encarcelados por orden del Capitán General, entonces autoridad omnímoda del Principado. A él, junto con otro de ellos, llamado Ángel Menta, se le

había incautado “un crecido número de juegos de mantelería y varios géneros de sedería”¹¹². Su prisión, iniciada el mismo 25 de mayo, duró poco: un edicto del fiscal de la “comisión militar ejecutiva y permanente” de la plaza y provincia de Barcelona, fechado el 29, comenzaba así:

Habiéndose fugado de la torre de la Ciudadela de esta plaza el paisano José Perellada, dedicado al oficio de sastre en sus primeros años, y posteriormente a negocios reprobados y prohibidos por la ley, a quien estoy procesando por estafas, usuras y otros graves excesos...

Continuaba citándole para que se presentara en el plazo de veinte días “a fin de producir sus descargos y defensas”, so pena de continuar la causa en rebeldía si no lo hacía. Un segundo edicto, del 17 de junio, redactado en parecidos términos, concretó que la fuga ocurrió “al anochecer del 28 de mayo”. Hubo un tercero, del 3 de julio de 1846¹¹³.

Dado a conocer así el asunto, los periódicos de Madrid no tardaron en comentarlo. Sus corresponsales, sin citar su apellido materno y utilizando algunos el tratamiento de *señor* o de *don*, le presentaron como oscuro sastre en sus comienzos y miembro de la Milicia Nacional de Barcelona¹¹⁴, muy conocido después en la ciudad como azote de los *progresistas*, a la cabeza de una especie de policía secreta particular del Capitán General, y finalmente acusado de estar implicado en diversos delitos, cometidos aprovechando su cargo y los recursos que le proporcionaba. Habría gozado de la protección del jefe del Gobierno Narváez (1844-1846), de un anterior Capitán General, Ramón de Meer (1843-1845), y del de entonces, Manuel Bretón (1845-1847)¹¹⁵. Con este fue muy crítico *El Español* del 5 de junio, asegurando que “se abandonaba demasiado a las impetuosidades de su carácter, excitado por muchos de sus consejeros”, y que Parellada había sido uno de los que más influían en sus decisiones. Precisamente este artículo fue contestado por otro que en defensa del General publicaron a la vez el *Diario de Barcelona* y *El Fomento*¹¹⁶, de tendencia *moderada*. Esta rara simultaneidad y el hecho de ser el único que hemos encontrado en la prensa de Barcelona sobre el caso, aparte los comunicados oficiales, hace pensar en un *remitado* encubierto de la propia Capitanía General.

Tras su fuga, Parellada huyó a Francia y se presentó en Perpignan a las autoridades como emigrado político¹¹⁷. Salvo su nombre en edictos y requisitorias de la justicia militar y civil¹¹⁸, nada se encuentra relativo a él hasta casi un año después, a finales de abril de 1847, al poco de ser sustituido Bretón por Manuel Pavía en la Capitanía General. Según *El Eco del Comercio*, de Madrid, volvía a pasearse por Barcelona “muy ufano y con un descaro tal como si fuese el hombre de más honrada conducta”¹¹⁹. Parece que en noviembre siguiente fue encarcelado de nuevo¹²⁰, aunque no debió de ser por mucho tiempo pues estaba libre en abril de 1848, cuando el general Pavía le hizo llamar para preguntarle sobre un suceso ocurrido tres años antes, cuando ejercía de agente secreto [FERRATER, 1865, p. 52 y 397]. Finalmente, denunciado por un deudor suyo al que habría amenazado de muerte, fue detenido el 26 de julio por orden de Pavía¹²¹, y habiéndose encontrado armas de fuego en el registro de

su casa, un tribunal militar le envió por ello deportado ocho años a La Habana, en un barco que debió de zarpar del puerto de Barcelona el 10 de setiembre de 1848¹²².

Transcurridos menos de cuatro meses, algunos periódicos dieron la noticia de que se había escapado de La Habana y embarcado después para Nueva Orleans, habiendo llegado a Marsella, donde se encontraba¹²³. De vuelta en Barcelona, llegado hacía poco de Madrid, el 1 de abril de 1850 fue detenido y encarcelado por orden de un juez de primera instancia que un año antes le había estado reclamando por el asunto de las amenazas de muerte¹²⁴. De lo publicado por un diario de la capital, referido claramente a él aunque sin dar su nombre, se deduce que podría haber presentado durante su estancia allí alguna queja más o menos formal por el trato recibido del general Pavía¹²⁵. Sobre el resultado de la causa pendiente ante la justicia civil, nada hemos averiguado, pero poca entidad hubo de tener, ya que a principios de agosto de 1851, *El Sol*, de Barcelona, informaba que por real orden de 15 de julio anterior se había “concedido a D. José Parellada la construcción de un camino de hierro de Reus a Tarragona”. Con todo lo pasado, no es extraño que el periódico añadiera: “la empresa que se halla al frente de este proyecto, según datos que tenemos por seguros, se presenta ya desde un principio con todas las condiciones indispensables para asegurar la realización”¹²⁶.

Realmente dicha orden supeditaba la concesión provisional a que Parellada presentase antes de ocho meses la documentación necesaria y constituyera un depósito de 3.000 duros. Así lo hizo, y el Gobernador Civil de Tarragona lo comunicó al Ayuntamiento de la ciudad el 13 de octubre. La concesión definitiva se produjo por real orden de 17 de julio de 1852, tras un nuevo depósito de 798.892 reales. Ya en ese mismo año Parellada dispuso del proyecto, que había encargado al ingeniero de caminos Joaquín Núñez de Prado¹²⁷, y buscó en París los capitales que al parecer no había encontrado en las localidades directamente afectadas ni en Barcelona, consiguiendo interesar al banquero Hyppolite Destrem, al que traspasó la concesión, autorizado por real orden de 18 de enero de 1853. A su vez Destrem, para construir la línea, organizó con otros la empresa *G. Ragel et Cie.*, que se constituyó en ese mismo año en París y a la que cedió la concesión, si bien formalmente en España se atribuyó al socio Gabriel Rangel por real orden de 9 de mayo de 1854. Tras diversas vicisitudes, la explotación del ferrocarril comenzó el 16 de setiembre de 1856 [PASCUAL, 1999, pp. 116-124]. Es de suponer que a lo largo de este proceso, Parellada iría perdiendo protagonismo hasta quedar simplemente como poseedor de títulos de la empresa. Así lo indican noticias de 1857 de una demanda de Ragel contra él para que rebajara el precio en la renuncia de la concesión e indemnizara a la empresa ciertos perjuicios. También una citación de 1858 para un acto de conciliación con Destrem, sobre cumplimiento de la obligación que este se había impuesto de entregarle 55.000 duros en acciones y un pagaré de 120.000 reales. Años después, en 1873, su hijo Joaquín figura en una sentencia como poseedor de mil acciones¹²⁸.

El 19 de diciembre de 1851 se dispuso la construcción, por cuenta del Estado, de la prolongación hasta Almansa del ferrocarril de Madrid a Aranjuez. Las obras se

adjudicarían en subasta pública, anunciada con seis meses de antelación, sirviendo de tipo la proposición presentada días antes por el concesionario del tramo existente, José de Salamanca, con algunas modificaciones que había aceptado¹²⁹. Además, el futuro Marqués quedaba obligado a comenzar las obras en cuanto sus planos fueran aprobados por la Dirección de Obras Públicas y la Junta de Caminos, sin esperar al resultado de la subasta, y si de ella resultaba otro adjudicatario, este debía abonarle en metálico el importe de lo construido, que después le reembolsaría el Gobierno. Parellada, en un escrito que dirigió a la Reina el 19 de enero siguiente y publicó íntegramente un periódico, razonó que con semejante procedimiento Salamanca se hacía “árbitro supremo de este negocio”, y ofreció, “convencido de que el Gobierno de V. M. ha menester un objeto de comparación antes de decidirse a la aprobación de los planos que deben habersele presentado”, tener listos otros en el plazo de seis meses, “con la aplicación de dos diversos sistemas de construcción cuando menos”, y “obra de ingenieros españoles”¹³⁰. De nada sirvió, ya que cinco días después Obras Públicas convocó la subasta para el 31 de julio¹³¹. Como era de esperar, Parellada no concurreó, pero hubo otros licitadores, y la obra se adjudicó al mejor postor, Salamanca, que ofreció realizarla por 190 millones de reales¹³².

Hay que señalar que la exposición de Parellada a la reina contiene una referencia a sus estudios “de los diversos sistemas prácticos de construcciones de caminos de hierro”, durante sus “viajes por Francia, Italia, Bélgica, Alemania, Inglaterra y los Estados Unidos de América”, que le “habían proporcionado algunos conocimientos en esta materia”. Tales viajes podrían ser los forzosos de sus exilios, que le habrían servido también para establecer contactos de negocios, como sugiere el éxito de las gestiones que realizó en París para interesar a capitalistas franceses en el ferrocarril de Reus a Tarragona.

Después de estas primeras actuaciones, Parellada mantuvo el interés por los ferrocarriles hasta sus últimos años, obteniendo hasta cinco autorizaciones para estudiar otras tantas líneas, que recogemos en el cuadro siguiente:

<i>Líneas</i>	<i>Fecha autorización</i>	<i>Plazo (meses)</i>	
Reus - Riudecols ¹³³	21-X-1856	?+4	prórroga 25-III-1857
Palma de Mallorca - Alcudia ¹³⁴	18-II-1859	12	
Vilafranca del Penedès - Vilanova i la Geltrú ¹³⁵	13-VI-1863	8	
Huesca - Francia ¹³⁶	16-VII-1864	12	
Valls - Tarragona ¹³⁷	16-VII-1878	12	tranvía de vapor

En 1855, con el negocio del ferrocarril de Reus a Tarragona ya en otras manos, y tras el intento fallido de hacerse con la adjudicación del de Aranjuez a Almansa, se documenta una nueva iniciativa de Parellada, esta vez en el campo de la telegrafía

eléctrica y seguramente pionera¹³⁸. El 15 de marzo el Ministerio de la Gobernación pidió informe al de Estado, del que entonces dependía la Dirección General de Ultramar, sobre su propuesta de establecer un cable desde Cádiz a Florida, que pasara por las Islas Canarias y las de Cabo Verde, saltando desde allí a Brasil, con algún amarre intermedio, para continuar por la costa, las Pequeñas Antillas, Puerto Rico y Cuba. Era el mismo itinerario que Perry [1864, p. 29] presentaría dos años después al ministro Marqués de Pidal. y para el que (hasta Cuba) obtuvo la concesión de Gobernación en 1859, como queda dicho. También el que Arturo Marcoartú aseguraba haber comunicado en el mismo 1855 al ministro de Marina, quien le habría manifestado por escrito su opinión favorable¹³⁹.

El expediente formado en Ultramar con la petición de Gobernación no incluye los documentos originales aportados por este Ministerio (solicitud de Parellada, memoria y plano de la línea y dictamen de Telégrafos), que le serían devueltos, pero sí un resumen de ellos, que permite hacerse una idea de su contenido. Según este documento, el proponente contemplaba en la solicitud la creación de una “compañía anglo-francesa-hispano portuguesa”, “idea que –aseguraba– ha merecido la mejor acogida a los hombres más competentes del vecino imperio y a su ilustrado Gobierno”, y pedía la concesión provisional para que en el plazo de tres años pudiera organizarse la empresa y ejecutar los trabajos. Por otra parte, no pedía subvención del Estado, al que se comprometía a ceder “uno de los hilos del telégrafo para su servicio”. La memoria comenzaba “con una demostración de las distancias que recorren varios cables submarinos de los que actualmente se hallan funcionando en Europa”, y continuaba con el trazado propuesto, para terminar con los aspectos económicos del proyecto. El resumen recoge la larga lista de tramos marítimos y terrestres de la línea, con sus correspondientes longitudes, y los rendimientos esperados de la misma, cifrados en unos 40 millones de francos (40 millones de palabras anuales “productivas” a un precio medio de un franco), así como el presupuesto total de ejecución de 200 millones.

Siempre según el resumen hecho por Ultramar, la memoria y el plano habían sido formados por los “inspectores de las líneas telegráficas francesas” Pierre-Eugène Gounelle y Émile Saigey¹⁴⁰. La autoría de estos dos altos funcionarios de la administración francesa parece confirmar que ciertamente su Gobierno secundaba el proyecto, al menos con carácter oficioso. En cuanto al dictamen de la Dirección General de Telégrafos, cuyo titular era José María Mathé, Ultramar lo resume en su parte facultativa diciendo que el organismo, si bien no niega que el proyecto pueda realizarse, “cree que será necesario vencer muchas dificultades, y llama la atención sobre la diferencia de longitud de los alambres submarinos que actualmente funcionan en Europa y los que intentan establecerse en la nueva línea, siendo de notar que aquellos la mayor distancia que abrazan es de 200 kilómetros y a estos se les fija hasta 1.500”. Telégrafos, no obstante reconocer que no es de su incumbencia, se refiere también “a las mayores o menores probabilidades de reunir capitales sufi-

cientes, al cálculo de productos que ofrezcan un interés bastante para llevar a cabo la empresa, a los inconvenientes que podrían surgir a varios territorios de este plan de comunicaciones, a las garantías de equidad en el aprovechamiento por cada país del telégrafo, y finalmente a los derechos de los respectivos Gobiernos en cambio de la concesión que se les pide”.

El expediente de Ultramar termina con una breve contestación a Gobernación, el 31 de marzo de 1855: “si los empresarios logran vencer las inmensas y tal vez insuperables dificultades de ejecución, según las califica la Dirección General de Telégrafos, con que han de tropezar, el establecimiento del cable eléctrico de que se trata, sería de unos resultados incalculablemente beneficiosos para las islas de Cuba y Puerto Rico”. *La Época* del 3 de abril dio cuenta del proyecto e informó que los dos Ministerios implicados ya habían despachado “muy favorablemente” el expediente, esperando, por tanto, que tuviera “pronto una feliz solución un asunto de tamaña trascendencia”¹⁴¹. Dada la falta de noticias posteriores, la decisión final del Gobierno no debió de ser pública ni favorable, si es que se produjo. Gounelle escribió escuetamente desde París, el 6 de mayo, que Parellada acababa de llegar pero aún no se habían encontrado, y el 10 de junio que ya se habían visto, añadiendo: “il n’y a rien à faire en Espagne, qui est en pleine révolution” [GOUNELLE, 1870, p. 12].

La noticia del periódico que comentamos dice de Parellada “que tiene ya contratadas varias líneas telegráficas con el Gobierno portugués, entre ellas la de Lisboa a la frontera española por la parte de Badajoz, y la de Lisboa a Oporto”, una afirmación que no hemos podido confirmar con otras fuentes. Ciertamente aquel Gobierno contrató con la casa Breguet de París, el 26 de abril de 1855, la construcción de las tres primeras, desde Lisboa a Mafra, Oporto y Elvas, bajo la dirección de un delegado de la empresa [FERNANDES y VILELA, 1995, p. 25-33]. Breguet, reputado fabricante de equipos y suministrador de los Telégrafos franceses, pudo muy bien, gracias a los contactos de Parellada con estos, subcontratarle para el tendido de las líneas. El periódico supone también que concurriría a las subastas que iban a celebrarse para establecer las españolas, refiriéndose a las previstas en la ley que sería sancionada el 22 de abril¹⁴². No sabemos si lo hizo, ya que solo se conocen los nombres de los adjudicatarios, entre los que no figura¹⁴³.

Después de 1855, aparte los mencionados estudios de líneas de ferrocarril, cuyos resultados y consecuencias ignoramos, las pocas noticias encontradas en la prensa de Madrid, todas de carácter judicial, apuntan a su continuada participación en negocios que no hemos podido identificar. Sí se deduce de ellas que pasó a residir en la capital, concretamente en la calle del Sacramento, número 10, que seguía siendo su domicilio cuando murió en Barcelona el 15 de agosto de 1880¹⁴⁴.

NOTAS

1. Noticias de la entrada en servicio de estos cables, respectivamente en *La Nación*, Madrid, 19-XI-1854, p. 3, y *La Corona*, Barcelona, 5-VII-1859, p. 2.

2. Básicamente las cuatro entregas del artículo firmado “M. M.” (con toda probabilidad las iniciales de Manuel Magaz y Jaime), “Reseña de las operaciones practicadas para la inmersión de los cables submarinos entre las Baleares y España [sic]”, *Revista de Telégrafos*, 1-II-1861, p. 36-39; 15-II-1861, p. 56-58; 15-III-1861, p. 87-92, y 1-V-1861, p. 130-134.
3. *Diario de Barcelona*, 10 y 28-III-1857, eds. de la mañana, p. 2.004 y 2.538, noticias de Madrid, respectivamente del 6 y 24, y *Memoria...* [1859, p. 205].
4. *Diario de Barcelona*, 21-IV-1858, ed. de la mañana, p. 3.615-3.617, artículo “Telegrafía eléctrica”, firmado por Manuel Rimont.
5. Primera noticia de la visita a los Reyes, encabezada “Madrid 25 de mayo”, en *La Corona*, Barcelona, 28-V-1858, por la tarde, p. 1. Los escasos detalles del proyecto los proporciona Manuel Rimont, que dice haber visto el plano, en “Telegrafía eléctrica”, *Diario de Barcelona*, 1-VII-1858, ed. de la mañana, p. 5.870-5.871.
6. Cita la real orden Rafael EXEA [1864a].
7. *La España*, Madrid, 26-VII-1859, p. 3. La carta no incluye el nombre del remitente y va dirigida a *El León Español*, que no hemos podido consultar.
8. *Diario de Barcelona*, 20-IX-1858, ed. de la mañana, p. 8.420, en “Madrid 16 de setiembre (Del Correo autógrafo)”.
9. *La Época*, Madrid, 27-I-1859, p. 3.
10. EXEA [1864a].
11. Véase, p. ej., *Diario de Barcelona*, 9 y 23-V-1859, eds. de la tarde, p. 5.000 y 5.514, el primero en “Madrid 6 de mayo”, “Del Correo autógrafo”, y *La Época*, 16-VI, p. 4, y 8-VII-1859, p. 4.
12. *La Discusión*, Madrid. 13-VII-1859, p. 4.
13. *La España*, Madrid. 14-VII-1859, p. 4. Por real orden de Fomento de 2 de febrero de 1859 (*Gaceta de Madrid* del 8, p. 2) se había autorizado a Cerdà a realizar “los estudios de ensanche y reforma de la ciudad de Barcelona”. Sobre el asunto Amat, véase *La España*, 25 y 29-III, p. 4 y 3; 29-IV, p. 3, y 17-VI-1859, p. 3.
14. Cuando no se indica otra cosa, la referencia de lo tratado en este apartado es la escritura del contrato suscrito por Perry y Mathé ante el notario Gerónimo Montesinos. Archivo Histórico de Protocolos de la Comunidad de Madrid, tomo 26883, fols. 556-564 v.
15. EXEA [1864a] menciona el decreto de 12 de junio. La única referencia al Consejo que hemos encontrado en la prensa, es la muy breve de *La Época* del 25 de julio de 1859, p. 3, que informa de haberse celebrado en La Granja “anteanoche” y ocupado de “cuestiones de intereses materiales”. Según esto habría comenzado en las últimas horas del día 23, de modo que pudo prolongarse hasta la madrugada del 24, fecha del acuerdo.
16. Al “pie de Monjuich”, se especifica en otro lugar del pliego.
17. *Gaceta de Madrid*, 31-VII-1859, p. 1.
18. Copia de la nota de Lémery a Coronado en Archivo Histórico Nacional (AHN), Diversos, Títulos-familias, 3442, leg. 232, exp. 1. Está fechada “Hoy 25”. PÉREZ GONZÁLEZ [2012, p. 109], que la transcribe, la data el 25 de febrero de 1859. Hasta donde hemos podido averiguar, este trabajo contiene el mayor número de noticias de Perry, y amplía notablemente algunas reseñas biográficas antiguas, entre las que cabe destacar la de WHITE [1900, p. 51].
19. Citada textualmente por *La España* del 26, p. 3. No hemos encontrado el periódico fuente.
20. *Diario de Barcelona*, 26-VII-1859, ed. de la tarde, p. 7.778.
21. Cuando no se indica otra cosa, la referencia de lo tratado en este apartado son las escrituras del contrato suscrito por Mathé y Perry, y del apoderamiento de este a *Zulueta y Cía*, ante el notario Telesforo Robles. Archivo Histórico de Protocolos de la Comunidad de Madrid, tomo 26925, sucesivamente fols. 572-584 v y 585-586.
22. *Gaceta de Madrid*, 29-II-1852, p. 1-2.

23. *La Correspondencia de España*, Madrid. 10-X-1859, por la noche, p. 2. El cambio de cabecera había tenido lugar el día 3.
24. *La España*, 16-X-1859, p. 4.
25. *La Iberia*, 16-X-1859, p. 1.
26. La firma comercial y de banca establecida en Inglaterra, con ocasión de su exilio durante la Década Ominosa, por el hombre de negocios y político vitoriano Pedro Juan de Zulueta Ceballos (1786-1874), nombrado en 1846 Conde de Torre-Díaz. La implicación de la casa en la trata de esclavos para las Antillas españolas llevó en 1843 a la detención y proceso en Londres de su hijo Pedro José, que fue finalmente absuelto.
27. Sus discursos de justificación al Congreso y al Senado y posterior desarrollo de las sesiones, en *Gaceta de Madrid* del día siguiente [23-X-1859], p. 3-4.
28. *La Correspondencia Autógrafa*, Madrid. 16-IX-1859, por la noche, p. 3, y 17-IX-1859. No hemos podido consultar el periódico del 17, pero hemos leído el correspondiente suelto en el *Diario de Barcelona*, que lo reprodujo el 20-IX-1859, ed. de la tarde, p. 9.618.
29. *La Iberia*, Madrid. 25-IX-1859, p. 2.
30. El periódico, que no hemos encontrado, se llamaba *El Estado*. Sus preguntas las reprodujeron *La Iberia* del 8-X-1859, p. 2, y *La España* del 11-X-1859, p. 4.
31. *La Correspondencia de España*, por la noche, 10-X-1859, p. 3, y *La Iberia*, 11-X-1859, p. 1.
32. *Gaceta de Madrid* del 29-IX-1865, p. 2. Si no se indica otra cosa, los datos que siguen proceden de este decreto. La disposición reconoce el derecho de Zulueta a cobrar 24.493 pesos fuertes y 8 reales, importe que había abonado a la casa *Henley* por la colocación del cable, y anula una real orden de 13 de junio de 1863 por la que se le había denegado el pago, tras reclamarlo.
33. Acogiéndose al artículo 6º del mencionado decreto de 27 de febrero de 1852.
34. *R. S. Newall and Company*, de Birkenhead.
35. Síntesis de las noticias, por este orden, de *La Correspondencia de España*, 25-XI-1859, p. 3, y 8-XII-1859, p. 3; HARDMAN [1860, p. 47 y 50]; *La España*, 23-XII-1859, p. 4; *La Iberia*, 28-XII-1859, p. 2, y HARDMAN [1860, p. 73].
36. Seguramente George Henley, ya que su hermano y cabeza de la empresa, William Thomas, no debió de participar en la operación, pues, como se indica a continuación, el 16 comparecía en Londres ante la comisión indagatoria de la Cámara de los Lores.
37. A la decisión de tender el cable desde Tarifa en lugar de Algeciras, para que las corrientes del Estrecho no le afectaran perpendicularmente, se refirieron *La Correspondencia de España*, 23-XII-1859, por la noche, p. 2, y con algo más de detalle *La Iberia*, 28-XII-1859, p. 2.
38. EXEA [1864b] y anuncio en “Crónica del Cuerpo”, *Revista de Telégrafos*, [15-III-1864], p. 360.
39. Sobre el cable y sus constructores, véase BRIGHT [1898, p. 33-35].
40. Es probable que no hubiera sido tendido en el Atlántico. Según BRIGHT [1898, p. 40-47], de las 2.905 millas náuticas de cable disponibles para el segundo intento en 1858 (916 que quedaron a bordo del *Niagara* después del primer intento, 1.250 en el *Agamemnon*, 700 de nueva fabricación por *Glass, Elliott and Co.*, y solo 39 recuperadas), se perdieron 540 al comienzo de las operaciones y se tendieron finalmente 2.050. Así pues, no se utilizaron 315, de las que no se sabe si formaban parte las 39 recuperadas.
41. Más cerca de los hechos, el 1-V-1861, p. 134-135, el artículo “Cable de Ceuta”, firmado “M.” (seguramente Manuel Magaz), solo aludió implícitamente a las poco adecuadas características del cable al achacar su rotura al fuerte temporal: “... muchas y muy singulares [condiciones especiales] debiera haber reunido el que se colocó en el Estrecho para que pudiera desafiar impunemente la acción ordinaria de los elementos en lucha, cuanto más la inusitada bravura que desplegaron en aquella ocasión”.
42. PEÑALVER [1880].
43. *La Correspondencia*, Madrid, 26-I-1860, por la tarde, p. 2.

44. GARCÍA RIVERO [1858].
45. Este relato se basa en diversos *suelos* de *La Correspondencia de España*, aparecidos entre el 9-I y el 10-VI-1860. Otros periódicos consultados no aportan más datos significativos.
46. PEÑALVER, [1880].
47. *Revista de Telégrafos*, 15-IV-1861, p. 123, y 1-V-1861, p. 134 y 137.
48. *Revista de Telégrafos*, 1-X-1861, p. 263.
49. “Memoria descriptiva formulada en 1862 acerca de los estudios practicados para la colocación de un cable submarino que estableciese la comunicación entre la Península y las posesiones españolas en África”, *Revista de Telégrafos*, [1-XI-1869 y 15-XI-1869], p. 237 y 249, respectivamente.
50. GARCÍA RIVERO [1858] se refiere a estos trabajos ya realizados, asegurando que el Gobierno se propone establecer “con el detenimiento y las precauciones debidas, una nueva línea entre África y España”.
51. Este personaje, de origen sueco, y su mujer, francesa, eran amigos de Prim, a quien habían acompañado y protegido en su viaje desde el exilio para incorporarse en Cádiz a la revolución de 1868. Del Conde, que fue objeto de altas distinciones oficiales, se conocen algunas actividades suyas en España hasta 1870, además de la proposición del cable, pero la falta de noticias posteriores a la de la prórroga de la concesión hace pensar que la pareja no prolongara mucho su estancia después del asesinato del General.
52. *Gaceta de Madrid*, 15-VII-1870, p. 1, y 29-VII-1871, p. 338.
53. En *Revista de Telégrafos*, 1-X-1889, p. 304, escriben: “Ahora que se vuelve a agitar en la opinión pública la cuestión de Marruecos, es conveniente recordar el proyecto de cable que desde hace muchos años (desde 1871) está pendiente de resolución para unir la Península con Ceuta, Alhucemas, Melilla, etc...”.
54. En 1864 fracasaron dos tentativas de establecer, entre Cartagena y Orán, un cable fabricado por *Siemens*. La segunda la relató García Rivero en una memoria firmada el 10-X-1864, publicada en la *Revista de Telégrafos*, 1-IV-1865, p. 65-70.
55. “Red submarina española», *Revista de Telégrafos*, 1-XI-1872, p. 235.
56. *Revista de Telégrafos*, 1-X-1861 y 15-X-1861, p. 263 y 275.
57. *La Correspondencia de España*, 7-VI-1862, de la mañana, p. 1.
58. “Red submarina española”, *Op. Cit.* (nota 55). Habría ocurrido el 25 de octubre anterior, según el *Diario de Menorca*, 2-XII-1864, p. 2-3, que informa sobre lo hecho infructuosamente para repararlo por el telegrafista director de sección de Maó, Vicente Villarreal y Ruiz.
59. *Revista de Telégrafos*, 15-IX-1865, p. 199-200, y 1-XII-1865, p. 250-251.
60. “Memoria de los trabajos practicados en setiembre último por el subinspector don Enrique Fiol, en el reconocimiento del cable entre Mallorca y Menorca”, *Revista de Telégrafos*, 15-XII-1865, p. 253-257.
61. Así lo afirmaban los diputados al Congreso que, el 31 de mayo de 1865, presentaron una proposición de ley autorizando al Gobierno para sustituir los dos cables de Baleares a la Península, mediante subasta por importe no superior a los cinco millones y medio de reales, siempre que, una vez reconocidos, resultara imposible aprovecharlos. La disposición salió adelante sin enmiendas y fue sancionada el 14 de julio, pero el Gobierno no hizo referencia a ella en las convocatorias de subastas que siguieron (*Diario de las sesiones de Cortes*, Congreso de los Diputados, legislatura 1864-65, número 101, 103, 105, 106, 111, 112, y legislatura 1865-66, n° 9).
62. Informaciones sobre la operación, en *Diario de Menorca*, 23-VI-1865 y 1-VII-1865, p. 3. Por real orden de 14 de setiembre de 1865 fueron condecorados José A. Bolufer, propietario de Xàbia “que espontánea y desinteresadamente se prestó a facilitar todos cuantos recursos fueron necesarios para rehabilitar la comunicación telegráfica entre la Isla de Ibiza y la Península”, y los telegrafistas Francisco Bernabeu Jiménez y Elías José Fernández Romero, “que consiguieron restablecer tan importante comunicación con grande economía para el Estado” (*Revista de Telégrafos*, 1-XII-1865, p. 250-251).

63. “Red submarina española”, *Revista de Telégrafos*, 1-XI-1872, p. 235.
64. *Revista de Telégrafos*, 1-X-1866, p. 212. La noticia anticipa también la subasta que habría de celebrarse al año siguiente para sustituir el cable, como así sucedió.
65. Algunos detalles de las pruebas practicadas en este reconocimiento, en *Revista de Telégrafos*, 1-IX-1873, p. 208. Ya en “Red submarina española”, *Op. Cit.* (nota 55), se advertía que solo funcionaba uno de los dos conductores.
66. *Gaceta de Madrid*, 13-V-1866, p. 1, y rectificación en la del día siguiente, p. 1. La publicación de la convocatoria fue anticipada por *Revista de Telégrafos*, 1-V-1866, p. 87.
67. *Gaceta de Madrid*, 25-I-1867, p. 2.
68. *Revista de Telégrafos*, 1-III-1867, p. 49.
69. Ley de 25-VI-1870 (*Gaceta de Madrid* del 28 -VI-1870, p. 3).
70. *Gaceta de Madrid*, 14-VII-1870, p. 2.
71. Orden de 10 de setiembre de 1870 (*Gaceta de Madrid* 13-IX-1870, p. 2).
72. *Gaceta de Madrid*, 14-X-1870, p. 1. El decreto solo establece que el precio no puede “exceder del tipo fijado en las condiciones que sirvieron para las subastas sin efecto”, sin especificar a cuál de estas se refiere, y nada dice del resto de condiciones del pliego.
73. *Revista de Telégrafos*, 15-III-1871, p. 59. Según esta noticia, Fiol y Araujo se encontraban ya en Inglaterra, y el también telegrafista Enrique Villares había estudiado los puntos de amarre de los cables y proyectado “los ramales o cortas líneas que han de unir algunos pueblos”, en lo que parece una extensión del servicio a nuevas estaciones en las islas.
74. Noticias en la *Revista de Telégrafos*, 15-V-1871, p. 112; 1-VII-1871, p. 141; 15-VII-1871, p. 151-152, y 1-VIII-1871, p. 168; y en “Red submarina española”, *Op. Cit.* (nota 55). El 1-IX-1873, p. 199, la *Revista* anunció que comenzaba a publicar por folletín con ese número la *Memoria sobre la fabricación y tendido de los cables entre las islas de Mallorca y Menorca y entre la de Ibiza y la bahía de Jávea*, escrita por Fiol y Araujo; el 15-III-1874, p. 71, mencionaba que aún la estaba publicando, y el 1-VI-1874, p. 121, que la había terminado. Algunas hojas de la misma se conservan entre las páginas 78 y 79 de 1-IV-1874; 102 y 103 de 1-V-1874; y 114 y 115 de 15-V-1874, en los ejemplares de la Biblioteca Nacional.
75. *Revista de Telégrafos*, 15-V-1874, p. 114. En 1872 un Jacinto Vidal Torres, que había sido concejal del Ayuntamiento de Barcelona, solicitó, con otros, privilegio de invención de “almacenes flotantes remolcados” (Archivo Histórico de la Oficina Española de Patentes y Marcas, exp. P 5004).
76. El año de nacimiento se deduce de la edad que declaró en las escrituras de 1869 y 1871 relativas al *Banco Popular Español* (véase nota 100). A falta de los libros sacramentales, en los conservados del registro civil municipal iniciado en 1841 figura solamente el nacimiento de un hermano, Alonso, y la muerte de otro de dos años, José, respectivamente el 27 de julio y 28 de agosto de ese año, lo que hace pensar que el padre falleciera a finales de 1840. Sin embargo, el anuncio de la subasta en *Diario de Barcelona*, 2-XII-1847, p. 5.704-5.705, se refiere a él como “galonero que fue” de Manresa (*galoner* en catalán equivale a *pasamanero* en castellano), lo que no aclara si seguía vivo en otro lugar.
77. El anuncio más antiguo encontrado es de *El Ancora*, Barcelona, 31-I-1855, p. 498, y el más reciente del *Diario de Barcelona*, 25-X-1857, ed. de la mañana, p. 8.831.
78. *La Corona*, Barcelona, 28-V-1858, p. 1 y *Diario de Barcelona*, 1-VII-1858, p. 5870-5871.
79. Obtuvo la autorización conjuntamente con Julián Sandoz, según el *Diario de Barcelona*, 22-XI-1858, ed. de la mañana, p. 10.532. El mismo periódico de 4-III-1859, ed. de la mañana, p. 2.456, da detalles del proyecto, a la vista del plano formado.
80. Primer anuncio encontrado, en *Diario de Barcelona*, 8-III-1859, ed. de la mañana, p. 2.648.
81. *Gaceta de Madrid*, 2-VI-1859, p. 1. El *Diario de Barcelona*, 18-VI-1859, p. 6.504, publica la carta de dos “propietarios” de Reus felicitando a Senmartí por la iniciativa, y su contestación, desde Madrid, en la que agradece el apoyo recibido del diputado por la ciudad José Gener y Sendra.

82. *Gaceta de Madrid*, 11-VIII-1859, p. 1.
83. *Gaceta de Madrid*, 9-VIII-1860 y 12-IX-1860, p. 1.
84. Hoy una de las Islas Vírgenes de los Estados Unidos.
85. Previamente Sánchez Núñez había escrito: “La historia de los hechos consumados nos dice que San Thomas ha sido para Puerto Rico lo que Gibraltar para el sur de España, con la diferencia de que este último no llegó nunca a ser absorbido por aquel puerto extranjero en una escala tan grande como lo fue nuestra isla por la otra. Puerto Rico ha sido en toda la integridad de la palabra una sucursal de San Thomas así en el comercio lícito como en el ilícito”. (AHN, Ultramar, 5087, exp. 18).
86. *Gaceta de Puerto Rico*, 14-XI-1863, p. 2. Documentación completa en AHN, Ultramar, 5087, exp.18.
87. Real orden de 20 de febrero de 1860, no adjudicando el servicio, en *Gaceta de Madrid* del 21-II-1860, p. 1.
88. Convocatoria de la subasta en *Gaceta de Madrid*, 14-VIII-1860, p. 2; noticia del resultado en *Diario de Barcelona*, 15-IX-1860, ed. de la mañana, p. 8.553, y de la rescisión del contrato en *El Mallorquín*, Palma, 4-II-1861, p. 3.
89. Convocatoria de la subasta (realmente fueron dos en la misma fecha) en *Gaceta de Madrid*, 8-XII-1860, p. 2, y noticia del resultado en *Diario de Barcelona*, 5-I-1861, ed. de la mañana, p. 122.
90. *Diario de Barcelona*, 29-III-1860, ed. de la mañana, p. 3011, y 4-IX-1861, ed. de la mañana, p. 8115.
91. Como tal escribió el 3 de noviembre de 1860 a *El Mallorquín*, que publicó la carta el 6-XI-1860, p. 3. El correspondiente *regium exequatur* en *Gaceta de Madrid*, 9-I-1861, p. 1.
92. Véase, p. ej., *La Discusión*, 30-V-1861, p. 2-3, y *La Correspondencia de España*, 24-VII-1861, p. 2. La supuesta proclama del presidente de Haití, Fabre Geffrard, a que hace referencia el primero, puede leerse en *La Época*, 11-V-1861, p. 2. Sobre el tratado, *La Correspondencia de España*, 23-VIII-1861, noche, p. 3, y 11-I-1862, de la mañana, p. 2.
93. *La Correspondencia de España*, 23-VIII-1861, noche, p. 3.
94. Barcelona, 2-XI-1862, p. 3. Parece procedente señalar aquí que Madoz, a través de la sociedad *La Peninsular*, participó en el negocio de los seguros de quintas, como hizo Senmartí en Barcelona por cuenta de Francisco de P. Mellado.
95. Véase, p. ej. *La Correspondencia de España*, 6-XII-1862, p. 3, y 22-VII-1863, p. 3.
96. *La Correspondencia de España*, 27-XII-1862, p. 2; 23-XII-1863, de la mañana, p.1, y 13-I-1863, p. 1.
97. “Anuario general del comercio, de la industria y de las profesiones, de la magistratura y de la administración [...] ordenado por D. Luis Marty Caballero, 1863 [...] Madrid...”, p. 272, y *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, 15-I-1864, p. 2.
98. *Gaceta de Madrid* del 29-X-1868, p. 6-7.
99. *Gaceta de Madrid* del 21-X-1869, p. 1
100. Las escrituras de 1869 y 1871 en Arxiu Històric de Protocols de Barcelona, notario Manuel Catalán y Riera, libros 1.323/16, fols. 113-119 y 153-154 v, y 1.323/18, fols. 670-681 v. La de 1880, notario Joaquín de Martras y de Ballester, libro 1.373/34, fols. 289-322. Señalamos, sin poder explicarlo, que José Senmartí figura en esta con 40 años, lo que, de ser correcto, situaría su nacimiento entre el 10 de febrero de 1839 y el 9 de febrero de 1840, siempre antes del fallecimiento del otro José que aparece en el registro municipal de Manresa (28 de agosto de 1841, véase nota 76).
101. *La Correspondencia de España*, 7-X-1867, p. 3, ya se refiere a él como cónsul general, y la *Gaceta de Madrid*, 5-I-1868, p. 1, publica el correspondiente *regium exequatur*. Como ministro le hemos encontrado mencionado por primera vez en *La Época*, 26-XI-1879, p. 3.
102. “Diario de sesiones de las Cortes Constituyentes. Dieron principio el 11 de febrero de 1869. Tomo XI. Comprende desde el núm. 249 al 270.– págs. 6871 a 7608. Madrid [...] 1870”, apéndice segundo al número 270.
103. *La Correspondencia de España*, 3-VI-1883, p. 1. Ver la traducción al inglés de la comunicación de Senmartí al embajador de los Estados Unidos en Madrid, el 9 de junio, y su remisión por este a su país, en: <<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1883/d497>> [Consulta: 26-marzo-2019].

104. *La Nouvelle France, journal de la colonie libre de Port-Breton-Océanie*, p. 70-71. Senmartí vuelve a aparecer en otros números del periódico, disponible parcialmente en el repositorio digital *Gallica* en los años 1880-1885. Es el caso, especialmente, del de 15-I-1881, p. 93, que transcribe la carta en que comunica al Marqués de Rays que el Gobierno español ha dado instrucciones a diversos cónsules para que presten a los barcos de la colonia que lleven pabellón de Liberia la misma protección a que tienen derecho los españoles.
105. La *Gaceta de Cataluña* fue el primero en dar la noticia, el 2-III-1880, p. 1, y la fue matizando y ampliando en nueve números siguientes, el último del 16-III-1880, p. 1. De este periódico parecen haberla tomado los demás de Barcelona que se ocuparon del asunto. A su vez esta prensa fue la fuente de la de Madrid, p. ej. *El Liberal*, 6-III-1880, p. 2, y *El Imparcial*, 19-III-1880, p. 2, que tituló “Los esclavos de la miseria”. La versión de los organizadores, en *La Nouvelle France*, 15-II-1880, p. 58, y 15-III-1880, p. 70-71.
106. *La Correspondencia de España*, 29-V-1885, p. 2.
107. AHN, Ultramar, 281, exp. 13.
108. La concesión del *regium exequatur* a Luis María Soler se publicó en *Gaceta de Madrid*, 8-V-1888, p. 129.
109. Arxiu de la Seu de Manresa, libros “Efemérides”, fols. 57-88, y “de resoluciones o acuerdos tomados por la Rda. Comunidad de Beneficiados [...] empezando desde el año 1829”, fols. 469-470.
110. De acuerdo con la edad que figura en la inscripción de su fallecimiento, habría nacido en 1802 o 1803. Sin embargo, la boda de sus padres tuvo que ser posterior al 15 de diciembre de 1804, fecha de cierre de su expediente matrimonial, del que solo se conserva la ficha en el Arxiu Diocesà de Barcelona. Se sabe de un hermano menor, Joaquín, que declaró el 12 de noviembre de 1845 para obtener la licencia para casarse, que era carpintero en Barcelona, natural de ella y de 21 años, y que su madre ya había muerto (Arxiu Diocesà de Barcelona, exp. matrimonial de igual fecha). La profesión del padre, José Parellada y Fort, y abuelo paterno, José, consta en los registros del fallecimiento de aquel y de su hermana Emerenciana (Arxiu Municipal Contemporani, Barcelona, defunciones, respectivamente libro 1º de 1861, fol. 294 v, nº 1.175, y 3º del mismo año, fol. 315 v, nº 2.540).
111. Todas las noticias que tenemos del personaje en este periodo omiten su apellido materno, y por tanto, a pesar de que proporcionan datos como el de su profesión de sastre, no podemos asegurar que correspondan a José Parellada y Astort, máxime teniendo en cuenta que en Cataluña los José Parellada eran entonces, como hoy, numerosos. No obstante, tales noticias indican también que era negociante en Barcelona, bien conocido y con buena posición económica, y hemos podido descartar que fuera José Francisco Parellada, único homónimo que hemos encontrado entre los de parecida condición, entre otras razones porque su segundo apellido era Alguer (Arxiu Diocesà de Barcelona, exp. matrimonial de 1813, nº 89).
112. *Diario de Barcelona*, 8-VI-1846, p. 2.412-2.413, en “Cuerpo de Escuadras de Cataluña. Segunda quincena del mes de mayo de 1846”, fechado en Barcelona el 1º de junio de 1846.
113. *Diario de Barcelona*, 30-V-1846, p. 2.273; 18-VI-1846, p. 2.564, y 5-VII-1846, p. 2.816.
114. Puede ser el teniente José Parellada, de la 6ª compañía, que firma en segundo lugar un manifiesto del 6º batallón a los ciudadanos de Barcelona (*El Guardia Nacional*, Barcelona, 20-XII-1836, p. 2).
115. *El Eco del Comercio y El Clamor Público*, 5-VI-1846, p. 1 y 3, respectivamente; *El Español*, 5 y 9-VI-1846, p. 3 y 1 respectivamente, y *El Espectador*, 6-VI-1846, p. 3. *El Clamor Público* del 5 comparó el caso de Parellada con el de los llamados barones de Bulow y de Pelichy, en Madrid. El primero, supuestamente amigo de Narváez, después de trabajar para el jefe político Ignacio Chacón (1843-1844) al frente de la policía secreta, maquinó, en unión del segundo, implicar falsamente a diversas personas en un inexistente complot contra el Gobierno, por lo que ambos fueron juzgados y condenados en 1847.
116. *Diario de Barcelona*, 11-VI-1846, p. 2.460 y *El Fomento*, 11-VI-1846, p. 2.
117. Debíó de ir por mar ya que un juez reclamó, por haberle auxiliado en la fuga, a un vecino de Premià de Mar y a un patrón de pesca de Blanes (*Diario de Barcelona*, 2-X-1846, p- 4.225 y 19-X-1846, p.

- 4.508). Noticias de la llegada a Perpignan en *El Español*, 27-VI-1846, p. 2, y *Le Constitutionnel*, París, 25-VI-1846, p. 1. Este copia un párrafo de *L'Indépendent* de Perpignan: “Cet homme qui [...] a causé la ruine de nombreux libéraux para ses délations et ses perfidies, avait une fabrique de fausse monnaie: plus de trente-cinq mille napoléons, frappés dans ses ateliers, circulent maintenant en Catalogne et à Valence”.
118. Un juez de primera instancia le reclamó en la causa criminal que instruía contra él y otros, “sobre comprar unos e intervenir otros al empeño de varios efectos, con usura y mira de estafar” (*Diario de Barcelona*, 12-X-1846, p. 4.391; 28-X-1846, p. 4.652-4.653 y 9-XII-1846, p. 5.324).
119. *El Eco del Comercio*, Madrid, 27-IV-1847, p. 1, en “Barcelona 23 de abril”.
120. *El Clamor Público*, 7-XII-1847, p. 3.
121. *El Fomento*, 11-VIII-1848, p. 4, en “Cuerpo de Escuadras de Cataluña. Segunda quincena del mes de julio de 1848”.
122. Véase *El Fomento*, 5-VIII-1848 y 9-VIII-1848, p. 2, y *El Clamor Público*, 6-VIII-1848, p. 2. Noticia de la partida del barco en *El Clamor Público*, 14-IX-1848, p. 2. *El Diario de Barcelona*, 27-VIII-1848, p. 4.016, publicó una carta de Parellada al periódico, sin fecha, defendiéndose con detalle de las acusaciones de amenazas, y en 30-VIII-1846, p. 4.062, otra de contestación del amenazado.
123. Idéntico texto en *El Popular*, 2-I-1849, p. 4, “correo de hoy”, y *El Observador*, 3-I-1849, p. 2, ambos de Madrid. El segundo precisa el origen de la noticia en Barcelona, el 29 de diciembre de 1848.
124. *Diario de Barcelona*, 4-IV-1850, p. 1.790, y 22-IV-1850, p. 2.126, en “Cuerpo de Escuadras de Cataluña. Primera quincena del mes de abril de 1850” Último de los tres edictos del juez, fechado el 28 de marzo de 1849, en *Diario de Barcelona*, 14-IV-1849, p. 1752.
125. *La Patria*, 31-III-1850, p. 2, comentado por *El Barcelonés*, 5-IV-1850, p. 4.
126. *El Sol*, Barcelona, 3-VIII-1851, p. 1.
127. Puede verse en *Revista de Obras Públicas*, 1853, 1, tomo I (16), p. 213-248. Está fechado el 10 de marzo de 1852.
128. *El Clamor Público*, 19-VII-1857, p. 3; *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 7-II-1858, p. 1, y “Colección legislativa de España. Sentencias del Tribunal Supremo en materia civil. Salas primera y tercera. Primer semestre de 1876. Madrid [...] 1877”, p. 870-877.
129. Decreto de Fomento en *Gaceta de Madrid*, 27-XII-1851, p. 1-2. Proposición original de Salamanca, real orden aceptándola con modificaciones, y conformidad del proponente con ellas, en el periódico del día siguiente, [28-XII-1851], p. 1.
130. *El Clamor Público*, 22-I-1852, p. 1.
131. *Gaceta de Madrid*, 29-I-1852, p. 2-4.
132. *Gaceta de Madrid*, 2-VIII-1852, p. 1.
133. DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS [1856, p. 525]. Prórroga en *Gaceta de Madrid*, 29-III-1857, p. 2.
134. *Gaceta de Madrid*, 24-II-1859, p. 1.
135. DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS [1864, p. 164].
136. DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS [1867, p. 194].
137. *Gaceta de Madrid*, 18-VII-1878, p. 145.
138. AHN, Ultramar, 30, exp. 40.
139. Exposición de Marcoartú al Congreso de los Diputados, fechada el 14 de mayo de 1866. *Diario de las Sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados*, legislatura 1865-66, nº 88, sesión del 17-V-1866, p. 1.341-1.344.
140. El documento da solo sus apellidos: “Gau nelle [sic] y Saigey”. Véanse sus necrologías respectivamente en *Annales télégraphiques*, 2ème série, tome VII (1864), janvier-février, p. 92-96, y *Fantaisie parisienne*, 1-I-1873, p. 8.
141. *La Época*, 3-IV-1855, p. 3. Copiado en *Diario de Barcelona*, 7-IV-1855, p. 2.902.

142. *Gaceta de Madrid*, 24-IV-1855, p. 1.
143. Véase DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS [1859, p. 205-223]. Solo se conocen los concurrentes (entre los que no está Parellada) a la primera subasta, celebrada en Madrid el 20 de agosto de 1855, gracias al acta publicada en la *Gaceta* del 22-VII-1855, p. 1.
144. Arxiu Municipal Contemporani, Barcelona, defunciones, libro 3º de 1880, inscripción nº 5.229.

BIBLIOGRAFÍA

- BAUER LANDAUER, I. (1931) *Papeles de mi archivo. Consecuencias de la campaña de 1860 (Marruecos)*. Tomo III. Madrid, Editorial Iberoamericana.
- BRIGHT, Ch. (1898), *Submarine telegraphs. Their history, construction and working*. London, Crosby, Lockwood and Son. 1898.
- CALVO, A. (2003) “Los cables submarinos: una rama emergente de la ingeniería civil en el siglo XIX”, *Quaderns d’Història de l’Enginyeria*, V, 200-212.
- CALVO, A. (2006) “Business and Geopolitics in the International Transfer of Technology: The Spanish Submarine Cables 1849-1930”, *History of Technology*, 27, 77-98
- [DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS] (1856) *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856 [...] Madrid*. Imprenta Nacional.
- [DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS] (1859) *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en fin del primer semestre de 1859 [...] Madrid*. Imprenta Nacional.
- [DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS] (1864) *Memoria sobre el progreso de las obras públicas en España durante los años de 1861, 1862 y 1863 [...] Madrid*, Imprenta Nacional.
- [DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS] (1867) *Memoria sobre el estado de los ferro-carriles en España en 31 de diciembre de 1866 presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas*. Madrid, Imprenta Nacional.
- EXEA, R. (1864a) “Reseña histórica y estadística de nuestras construcciones telegráficas y hechos más notables (segunda entrega)”. *Revista de Telégrafos*, [1-III-1864], 337-341.
- EXEA, R. (1864b) “Reseña histórica y estadística de nuestras construcciones telegráficas y hechos más notables (tercera entrega)”. *Revista de Telégrafos*, [15-III-1864], 349-352.
- FERNANDES ALVES, J. y VILELA, J. L. (1995) *José Vitorino Damásio e a Telegrafia Eléctrica em Portugal*. Lisboa. Portugal Telecom.
- [FERRATER, E.] (1865) *Resumen del proceso original sobre usurpación del estado civil de D. Claudio Fontanellas, por el abogado relator del mismo, Don Estevan de Ferrater*. Madrid, Librería Española.
- FISHER, H. P. (1929) “The Catholic Church in Liberia”, *Records of the American Catholic Historical Society of Philadelphia*, 40(3), p. 249-310.
- GARCÍA RIVERO, F. (1862) “Telegrafía submarina”, *El Museo Universal*, [18-V-1862], 158.
- [GOUNELLE, P.E.] (1870). *P-E. Gounelle, sa vie, ses travaux et sa correspondance*. Paris. Imprimerie de Gauthier-Villars.
- HARDMAN, F. (1860) *The Spanish Campaign in Morocco*. Edinburgh and London. William Blackwood and sons.
- HERNÁNDEZ SANDOICA, E. (1988) “Transporte marítimo y horizonte ultramarino en la España del siglo XIX: La naviera “Antonio López” y el servicio de Correos a las Antillas”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 10, 45-70.
- MAS, J. M. (1882) *Ensayos históricos sobre Manresa*, 2ª edición. Manresa, Tipo-Litografía de Luis Roca.

- OLIVÉ, S. (2004) *El nacimiento de la telecomunicación en España. El Cuerpo de Telégrafos (1854-1868)*. Madrid, Fundación Rogelio Segovia para el Desarrollo de las Telecomunicaciones.
- OLIVÉ, S. (s/fecha) “Los primeros cables submarinos”, capítulo V de *Historias de Telégrafos*. Asociación de Amigos del Telégrafo de España. <<http://www.telegrafistas.com>> [Consulta: 26-3-2019]
- PASCUAL DOMÈNECH, P. (1999) *Los caminos de la era industrial la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*. Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona.
- PEÑALVER, P. (1880). “Los cables submarinos”. *Revista de Telégrafos*, 1-III-1880, p. 37-39.
- PÉREZ GONZÁLEZ, I.M. (2012) “Carolina Coronado y Horacio Perry en el contexto político del siglo XIX”. En: *Actas de las III Jornadas de Almendralejo y Tierra de Barros*. Almendralejo, Asociación Histórica de Almendralejo, 89-132.
- PERRY, H. J. (1864) *Los cables submarinos de Cádiz a las Américas*. Madrid, Imprenta de Manuel Tello.
- RAPHALEN, D. (2006) *L’Odyssée de Port-Breton: le rêve océanien du marquis de Rays*. Rennes. Éditions Les Portes du Large.
- REPORT (1861) *Report of the Joint Committee Appointed by the Lords of the Committee of Privy Council for Trade and the Atlantic Telegraph Company to Inquire into the Construction of Submarine Telegraph Cables; together with the Minutes of Evidence and Appendix. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty*. London: Printed by George Edward Eyre and William Spottiswoode. "
- ROMEO, J. M. (1993) *La unión entre dos mundos: Los cables submarinos entre España e Iberoamérica*. Instituto de la Ingeniería de España et al.
- SORELA, L. (1893) *Notas de una misión en la República de Liberia*. Madrid, Imprenta y Litografía de los Huérfanos.
- [TELEGRAFÍA SUBMARINA] (1867) *Telegrafía submarina: relación histórica de los principales acontecimientos, vicisitudes y progresos de este nuevo medio de comunicación [...] Madrid, Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet*.
- [WHITE, J.T.] (1900) *The National Cyclopaedia of American Biography. Volumen X*. New York, James T. White & Company.