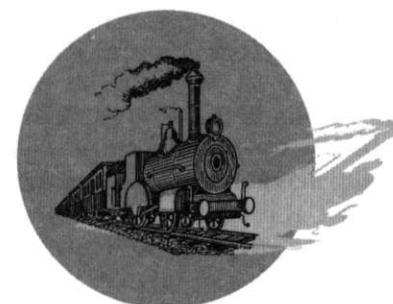


14.- Según las estimaciones de Maluquer, el textil todavía representaría en 1900 un 68,8% del producto fabril catalán, mientras que las ECI sólo le adjudicaban un 59,09%. Maluquer (1994).

15.- Parejo (1997), p. 269.

16.- Sudrià (1983), Nadal y Maluquer (1985), Maluquer (1985), Carreras (1990b), Nadal (1991), Nadal y Sudrià (1993).

17.- Parejo (1997), p. 286.



***D***os trayectorias industriales  
confrontadas: *Portilla & White*  
de Sevilla y la *Maquinista*  
Terrestre y Marítima de  
*Barcelona. Una aproximación*

*José Ignacio Martínez Ruiz*



La historia industrial de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona (MTM) y de Portilla & White de Sevilla (PW), dos de las mayores empresas de ingeniería mecánica y construcciones metálicas del siglo XIX español, presenta numerosos paralelismos.

Constituídas ambas a mediados de la centuria -la primera, en 1855, como fruto de la unión de "Esparó y Cía." y de "Tous, Ascacibar y Cía."; la segunda, en 1857, como resultado de la confluencia de los intereses mercantiles e industriales representados por las sociedades "Portilla Hermanos" y "White y Cía"-, sus primeros años de existencia fueron muy difíciles. La dirección de la MTM llegó a plantearse, en 1867, liquidar la empresa y PW tuvo que llegar, al año siguiente, a un acuerdo con sus acreedores para garantizar la continuidad de sus actividades productivas. En ambos casos, la supervivencia pasó por una importante reducción de capital.

Una vez superada esta grave crisis, las dos empresas simultáneamente la construcción y reparación de calderas y motores de vapor, así como de otro tipo de máquinas, con la fabricación de estructuras metálicas (puentes, mercados, etc.), lo que les permitió rentabilizar sus capacidades productivas, con frecuencia infrautilizadas.

Finalmente, sin que con esto se agoten los paralelismos, PW y la MTM compitieron durante más de tres décadas por la obtención de los contratos de la marina de guerra, que habitualmente terminaron repartiéndose.

Estas similitudes, que reflejan muy bien las posibilidades, y limitaciones, del progreso y la especialización industriales en la España de la segunda mitad del siglo XIX (1), no pueden hacernos ignorar, sin embargo, una diferencia sustancial. Frente a la MTM que, primero en la Barceloneta y más tarde en Sant Andreu, alcanzó a celebrar su ciento veinticinco aniversario en 1980, PW apenas llegó a los cincuenta años de existencia. En 1907, efectivamente, las instalaciones de la empresa sevillana, con toda su maquinaria y producción terminada, fueron adquiri-

dos por el almacenista de hierros "Hijos de Miguel Fernández Palacios". El edificio pasó entonces a albergar una carpintería mecánica y los hierros que contenía fueron vendidos al peso (2).

La historia de la MTM es, en general, bien conocida, gracias a los trabajos de A. del Castillo y A. Escudero (3). No ocurre lo mismo con PW, que carece al día de hoy de una monografía similar. Destruída la documentación emanada de la propia empresa o, en el mejor de los casos, pendiente de localización pese a los esfuerzos realizados, los objetivos de este artículo tienen que ser, necesariamente, parciales y modestos. Nuestras pretensiones se limitan a trazar las líneas básicas de la historia de PW y a exponer -a la luz de la experiencia de la MTM, que mostró una capacidad superior de adaptación y supervivencia- algunas hipótesis acerca de las causas que llevaron al cierre de la empresa sevillana en un momento en que comienza a decantarse la imagen de una Andalucía rezagada desde un punto de vista industrial.

Con este objeto, hemos consultado la práctica totalidad de los protocolos notariales de la capital andaluza que contienen información de PW, protocolos que constituyen la principal base documental de este artículo (4), así como también los expedientes contenidos en la "Colección Alfabética. Fábricas" del Archivo Municipal de Sevilla. Las gestiones hechas para consultar los fondos del Archivo de la Marina, en Viso del Marqués, no dieron resultado por encontrarse desde hace tiempo cerrado a los investigadores.

La bibliografía disponible sobre el tema que nos ocupa es muy escasa. En efecto, conocemos mucho mejor las realizaciones industriales acaecidas en la Sevilla de los años treinta y cuarenta del siglo XIX (5) y los cambios que se produjeron en el tejido industrial hispalense a partir del año 1892 (6), que lo ocurrido en las cuatro o cinco décadas que median entre un período y otro.

El vacío es lamentable por cuanto a partir de 1853-54 se dió en la ciudad, como señaló J.G.H. años después, "un movimiento industrial tan acentuado, que los optimistas creímos ver llegado el momento de que esta región entrara de lleno en la vida moderna, figurando, si no a la cabeza de las poblaciones más importantes en industria, al menos en un lugar muy notable, por el rápido desarrollo que las más indicadas para esta región tomaran en ella" (7). Este "movimiento industrial", que constituyó, posiblemente, el mayor esfuerzo modernizador vivido por la ciudad a lo largo del siglo XIX, tuvo en el sector del metal una de sus principales manifestaciones (8).

La importancia del metal sevillano en el contexto español, a mediados del siglo XIX, se vincula, para empezar, con la "hegemonía" mantenida por la producción andaluza en el panorama siderúrgico nacional y, más en concreto, con la cercanía de los altos hornos de El Pedroso, al norte de la provincia que, todavía en 1856, alcanzaron a producir el 12.3 por ciento del hierro colado español (1.890 y 15.227 tm., respectivamente) (9).

Asímismo, obedece a la existencia en la ciudad de varias fábricas militares (la Fundición de Artillería, la Maestranza de Artillería, la Fábrica de Fusiles y la Pirotecnia), cuyo papel como cantera de mano de obra cualificada y semillero de vocaciones empresariales independientes no debe pasar desapercibido.

Se vincula también, ahora del lado de la demanda, con las necesidades de una ciudad en crecimiento y con la existencia de una agricultura regional que, aunque despacio, estaba iniciando por entonces la sustitución de los útiles de trabajo de madera por otros metálicos, la mecanización de las labores de la siega y de la trilla y la transformación de los sistemas de elaboración de vinos y aceites.

Uno de los casos más importantes y mejor conocidos es el de "La Agricultora", sociedad constituida el año 1865 por Ignacio Aspe y Lizundia ("maestro mayor en la Maestranza") y el "fundidor de hierro" José Duarte y Alvez, con objeto de "establecer en esta capital una fábrica de fundición y construcción de objetos de hierro y otros metales destinados a la cerrajería y máquinas para la agricultura" (10). De aquí saldrían miles de arados de vertedera metálicos y las cuatro primeras trilladoras a vapor construídas en España (11).

A este mismo nivel habría que situar, igualmente, los otros cuatro talleres de construcciones mecánicas -más PW- existentes en la ciudad y dotados de máquinas de vapor: "Manuel Grosso", "Eustasio Oñós" ("La Catalana"), "Pando, Acha y García" y "Pérez Hermanos", una de cuyas principales especializaciones fue la fabricación de prensas hidráulicas y de instalaciones completas para la producción de aceite (12).

### **Del comercio a la industria: la "Fundición de hierros de Portilla Hermanos y White" (1857-1865).**

Los hermanos Domingo y José de la Portilla y Manero eran naturales, como su madre, de Oaxaca (Méjico) (véase el cuadro genealógico de la familia en el apéndice nº 2). A comienzos de la década de 1830, sin

embargo, los encontramos en España: Domingo en Santander, de donde era originaria la familia paterna, y José en Cádiz. Domingo cuenta por entonces poco más de veinte años; José, algo menos.

De sus primeros pasos en España no sabemos gran cosa. Con todo, habida cuenta de que los bienes heredados de su padre, fallecido en el año 1822, y de los aportados por sus esposas al matrimonio fueron cuantiosos, cabe sospechar que la financiación de las primeras actividades empresariales de los hermanos de la Portilla y Manero procediera del patrimonio familiar (13).

En 1855, Domingo y José crearon en Sevilla, ciudad a la que se había trasladado recientemente este último, una sociedad colectiva bajo la denominación de "Portilla Hermanos", para dedicarse a "todos los ramos y efectos generales de comercio en la Península, América y Reinos extranjeros". A tal fin, constituyeron un fondo social de 2.240.000 reales, de los que 1.400.000 fueron aportados por Domingo -que continuaría residiendo en Santander, donde dirigía su propia casa de comercio- y 840.000 por José (14).

A pesar del objeto y capital de la nueva sociedad, no serían las actividades comerciales, sino las industriales, las que terminarían por identificarse con el apellido de la Portilla. En efecto, poco después de la creación de "Portilla Hermanos", y contando para ello con la colaboración del que habría de ser su socio durante casi cuatro décadas, Isaías White y Lewis, los hermanos de la Portilla y Manero iniciaron una fructífera vinculación a los negocios industriales que sus hijos prolongarían hasta comienzos del siglo XX.

Isaías White y Lewis, nacido en Londres el año 1830, era uno de esos técnicos ingleses cuya presencia en tierras mediterráneas contribuyó de manera tan importante al desarrollo de la metalurgia y las construcciones mecánicas en los inicios del proceso de industrialización. De ser correcta esta vinculación familiar, Isaías habría sido hermano de Joseph White, director de los talleres de El Nuevo Vulcano y colaborador destacado en la construcción del primer buque de vapor hecho íntegramente en Barcelona (15).

La presencia de Isaías White en Sevilla data de comienzos de la década de 1850 en que, junto con otro técnico inglés, Juan Mun, estableció junto a la Torre del Oro una pequeña fundición y taller de construcciones mecánicas, bajo la denominación de "White y Cía" (16). La fundición fue trasladada con posterioridad a unos terrenos próximos, "en la Resolana de la Caridad", cuya titularidad se disputaban el Real Patrimonio y el ayuntamiento de Sevilla. Con objeto de evitar que la dis-

puta terminara por afectar a la marcha del negocio, White solicitó al ayuntamiento, en julio de 1855, que le entregase a censo una amplia zona de terreno de unas 6.000 varas existente entre la fábrica de gas y el puente de Triana, esto es, junto al río y muy cerca de donde se proyectaba construir la estación de la compañía M.Z.A. Como contrapartida, cedería a la ciudad todos sus derechos sobre la pertenencia del solar ubicado en la Resolana.

En lugar de la adjudicación directa solicitada lo que hubo fue una subasta. Como resultado de la misma, el terreno fue cedido a censo, en julio de 1855, a "Portilla Hermanos" y a "Pickman y Cía.", por 19.503 reales anuales (el 3 % de los 650.100 reales en que se remataron los terrenos en la subasta). Tan sólo un mes después, Portilla Hermanos presentaba ante el ayuntamiento los planos de la que muy pronto se convertiría en una de las mayores fábricas de fundición de hierros y construcciones mecánicas de España (17).

De manera casi simultánea, y contando de nuevo con la intermediación de Isaías White, Portilla Hermanos adquirió en Córdoba, en julio de 1856, un terreno de 6.192 varas (unos 5.200 metros cuadrados), situado extramuros de la ciudad, en el barrio de las Ollerías, "para edificar una fábrica de fundición y elaboración de hierros" (18).

Una vez obtenidos los terrenos de Sevilla y Córdoba, los hermanos de la Portilla e Isaías White escrituraron, en agosto de 1857, la creación de "Fundición de hierros de Portilla Hermanos y White", sociedad dotada con un capital de un millón doscientos mil reales, de los que un millón fueron aportados por "Portilla Hermanos" (valor de los edificios, máquinas, herramientas y enseres de sus establecimientos de Sevilla y Córdoba) y el resto por Isaías White (valor de las máquinas, herramientas y efectos de su anterior fundición) (19).

La administración, contabilidad y operaciones de mercantiles de la nueva empresa, cuyo objeto sería la "fundición de hierros y metales y la construcción de toda clase de máquinas, herramientas o útiles que se les encarguen", corresponderían a Domingo y José de la Portilla y Manero, en tanto que la dirección de la fundición, "en la parte industrial", recaería en Isaías White. Este recibiría un tercio de las utilidades generadas por la nueva sociedad, de las que podría retirar hasta 12.000 reales al año, en tanto que los dos tercios restantes recaerían en los hermanos de la Portilla. Caso de necesitarse más capital para el funcionamiento de la fábrica, "Portilla Hermanos" lo proporcionaría a un tipo de interés del 6 % anual.

Los primeros años de la sociedad debieron ser muy fructíferos. Hemos señalado con anterioridad que los terrenos en los que se erigió la fábrica de Sevilla fueron obtenidos a censo, junto con la sociedad "Pickman y Cía.". Pues bien, en octubre de 1857, PW compró a Pickman todos sus derechos sobre los mismos (20) y, un año después, llevó a cabo la primera ampliación de instalaciones (véase el cuadro nº 1) (21). En octubre de 1859, finalmente, obtuvieron la propiedad plena de la totalidad de los terrenos sobre los que se asentaba la fábrica, redimiendo el censo que pesaba sobre ellos. La suma pagada fue de 730.000 reales (22).

#### CUADRO Nº 1

##### Extensión superficial de la Fábrica de Portilla & White en Sevilla (m<sup>2</sup>) (23)

fecha	incrementos	acumulado
24-10-1856		5.040
17-11-1856	504	5.544
18-11-1858	554	6.098
15-1-1877	2.917	9.015
28-2-1877	3.349	12.364

En junio de 1861 PW dirigió al ayuntamiento una nueva solicitud de ampliación, en demanda de otras 6.380 varas de terreno más (5.359 metros cuadrados). Alegaban que su industria, pensada inicialmente para reparar la escasa maquinaria que venía del extranjero y la de los vapores que ascendían el Guadalquivir, había tomado un desarrollo considerable y que el cumplimiento de los contratos recientemente firmados para construir varias máquinas de vapor con destino a buques de guerra de la armada, exigía disponer de nuevos espacios. Su pretensión era que los terrenos, por los que estaban dispuestos a pagar a razón de 50 reales la vara, esto es, una suma igual a la que habían desembolsado por los anteriores, se les adjudicaran directamente, sin ser sacados a subasta.

La Comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento, encargada de informar la solicitud, aun reconociendo que los terrenos debían ser vendidos mediante subasta, elaboró un apasionado alegato en favor de la propuesta presentada, que resumimos en los términos siguientes (24):

"Sevilla, Sr. Excmo., empieza hoy a recorrer esa escala de infinito progreso que eleva a los pueblos a un grado de prosperidad incalculable, y ese poderoso impulso se obtiene indefectiblemente por medio de la industria".

Consideraban los redactores "que no es la única atención de V.E. administrar los fondos municipales; cumple a su deber con mayor elevación de miras fomentar y proteger todo pensamiento que se dirija a abrir una nueva fuente de riqueza (...) y a esto precisamente tiende la solicitud de los Sres. Portilla". Si la fábrica era ampliada, los 500 "artesanos honrados (...) a que se eleva hoy el personal de operarios de los Sres. Portilla" mañana serían 1.000. Sevilla se convertiría "en el primer punto de España donde se construyan máquinas de vapor con destino a nuestra creciente Marina". La producción de carbón de las cercanas minas de Villanueva saldría del atraso en que se encontraba. Incluso la agricultura regional se vería favorecida si la ciudad lograba adquirir los rasgos característicos de un gran núcleo fabril.

El ayuntamiento hispalense, en sesión celebrada el 2 de agosto de 1861, aprobó el informe de la Comisión de Obras Públicas, pero el gobernador civil de la provincia revocó el acuerdo dos semanas después, de manera que la ampliación solicitada no pudo llevarse a cabo. De momento.

Sobre los niveles de producción y los mercados de PW en esta fase inicial de su historia, los protocolos notariales apenas dicen nada. No obstante, los pocos que hacen referencia al contenido de las actividades industriales de la empresa, junto con la información complementaria obtenida de otras fuentes (25), permiten identificar ya los que serían sus principales mercados a lo largo de toda su historia: la industria harinera y aceitera, las obras públicas, las instalaciones mineras y, como acabamos de ver, de manera muy destacada, el suministro de calderas y motores de vapor para las marinas mercante y de guerra.

Por lo que hace a la industria agroalimentaria, entre los años 1860 y 1865, PW vendió diversas máquinas de vapor para molinos harineros ubicados en Benalcázar (18 c.v.), Córdoba (35 c.v.), Extremadura (35 c.v.), Villaviciosa (15 c.v.), Cabeza de Buey (30 c.v.), Almodóvar del Campo (35 c.v.), Marchena (20 c.v.) y para una fábrica de aceites de Aguilar (15 c.v.).

Otra máquinas de vapor fueron a parar, en estos mismos años, a: una fábrica de paños de Córdoba (35 c.v.), la fundición de cañones de Sevilla (25 c.v.), la fábrica de tabacos de Sevilla (15 c.v.), un molino de chocolate de Sevilla (10 c.v.), la fábrica de tabacos de Alicante (16 c.v.), la fábrica de gas de Sevilla (15 c.v.), dos minas de Linares (40 y 15 c.v.) y otra de Sevilla (14 c.v.) (26).

En 1860 PW construyó un puente metálico destinado a salvar el río Nicova, en la carretera de Sevilla a Huelva (27). Tres años después

llevó a cabo en Andújar (Jaén), para el ayuntamiento, diversas obras dirigidas a suministrar agua a su población del río Guadalquivir y del arroyo de la Mertanza (28).

De mayor relevancia, sin duda, fueron los trabajos realizados para las compañías sevillanas de navegación y para la marina de guerra.

El primer vapor construido en España fue, como es sabido, el "Betis", botado en el barrio de Triana (Sevilla), para la Compañía del Guadalquivir, el año 1819. A éste se añadieron con posterioridad, el vapor de ruedas para la marina de guerra bautizado con el nombre de "Andaluz" (botado, sin que podamos precisar más, entre 1834 y 1845) (29) y el "San Telmo" y el "Ann Haynes", de 140 y 121 toneladas, construidos también en los astilleros de la capital hispalense, en 1851 y 1859 (30).

El año 1860 la matrícula de Sevilla constaba, con independencia de su origen, de 13 buques de vapor de los 84 existentes en España, lo que suponía el 15 por ciento de los mismos. Su tonelaje, 1.189 tm. de registro bruto, no constituía, sin embargo, más que el 7.7 % del nacional. Estos buques tienen que ser periódicamente mantenidos y frecuentemente reparados, tareas en las que se especializa PW.

Las iniciativas dirigidas a mejorar los modestos astilleros sevillanos y permitirles alcanzar un mayor desarrollo, no faltaron. El año 1861, Manuel Pastor y Landero, ingeniero de las obras del puerto de Sevilla, logró que se construyeran "algunos talleres preliminares y algunas excavaciones para las gradas", pero el propósito no fue suficientemente secundado "por los capitalistas", de manera que Sevilla no pudo disponer en la segunda mitad del siglo XIX de unos astilleros modernos (31).

El tema es importante por cuanto esta ausencia impidió que las construcciones navales alcanzaran una mayor relevancia en la ciudad y obligó a las empresas navieras sevillanas a dirigirse al extranjero, o a otros puertos españoles dotados de mejores infraestructuras, cuando tenían que llevar a cabo reparaciones importantes en los cascos de sus buques.

Con todo, la creciente actividad de las compañías de navegación sevillanas, cuyo número no dejó de crecer y entre las que destacaban las de los "Sres. Segovia, Cuadra y Cía.", "Sres. Vinuesa y Cía.", "M. Sáenz y Cía." y "Jose María Ibarra", permitió que PW construyera numerosas calderas y motores para las mismas.

En estos años se fabricaron en los talleres de PW las máquinas del "Guadalete" y del "Guadiana", de 300 c.v. cada una, para los "Sres. Segovia, Cuadra y Cía."; las calderas del "Valencia" y las máquinas y calderas del "Andalucía" y del "Numancia", también de 300 c.v. cada una, para los "Sres. Vinuesa y Cía" (32).

La construcción de calderas y motores para la marina de guerra, actividad que PW inicia el año 1861, se relaciona por su parte con la fortísima expansión de la demanda estatal de este tipo de buques que se produce por entonces y que, según Gómez Mendoza, alcanzó las 54.000 tm. en 1859-1868 (33), una cifra que no sería sobrepasada hasta los años 1909-1918 (34). A partir de 1861 PW construyó las máquinas y calderas de las goletas "WadRas", "Andaluza", "Huelva" y "Guadiana", de 130 cv. cada una de fuerza nominal (véase el apéndice nº 3) (35).

### **"Portilla Hermanos y White" ("La Maquinista Sevillana") (1865-1868).**

La mejor prueba de la importancia de los contratos de la Armada para las actividades de PW la proporciona el contenido de la escritura de creación de "Portilla Hermanos y White", el 15 de marzo de 1865, por transformación de "Fundición de hierros de Portilla Hermanos y White" (véase el cuadro nº 2).

En la exposición que precede a las bases que regirían el funcionamiento de la nueva sociedad, los otorgantes de la escritura señalaban que

"la protección que el Gobierno de S.M. les había dispensado concediéndoles la construcción de varias máquinas y calderas para la Marina de Guerra, les impulsó a dar mayor extensión a su industria y que al intentarlo conocieron que para ello era indispensable ampliar el edificio y los talleres de construcción, aumentar las máquinas, herramientas y efectos para la fabricación, aportando los socios capitalistas señores Portilla Hermanos el capital necesario al efecto, que unido al primitivo y a las utilidades acumuladas se elevaba según el último balance el capital social a reales de vellón diez millones seiscientos cuarenta y ocho mil seiscientos cuarenta y cuatro" (36).

Habida cuenta de la importancia de esta suma y con la finalidad de evitar que la muerte de alguno de los socios pudiera entrañar, por las limitaciones legales impuestas a la tutela de los bienes de los menores de edad, complicaciones a la marcha del establecimiento, los hermanos de la Portilla e Isaías White, decidieron transformar la sociedad colectiva anterior en otra anónima con el título de "La Maquinista Sevillana".

## CUADRO Nº 2

### Perfil de la Firma Portilla & White (1857-1907)

Razón social	Constitución	Capital (rs.)	Tipo de sociedad
Fundición de Hierros de Portilla Hermanos y White	20- 8-1857	1.200.000	sociedad colectiva
Portilla Hermanos y White ("La Maquinista Sevillana")	15- 3-1865	18.000.000	sociedad anónima
Portilla White y Compañía	30-11-1868	10.594.344	com. por acciones
Portilla White y Compañía. Prórroga	1- 1-1878	12.000.000	com. por acciones
Sociedad Anónima Talleres de Portilla, Construcciones Mecánicas	14-12-1896	12.000.000	sociedad anónima

El capital de la nueva sociedad sería de dieciocho millones de reales (37), lo que significaba multiplicar por quince el de "Fundición de Hierros de Portilla Hermanos y White", y su objeto "la fundición de toda clase de metales, construcción de buques, calderas, máquinas de vapor terrestres y marítimas, locomotoras para caminos de hierro y toda clase de mecanismos propios de esta industria, fabricación de hierros laminados de todas clases y dimensiones, [y] tuberías de hierro y plomo". En definitiva, un ambicioso proyecto industrial cuya principal diferencia con el de la MTM, radicaba en el propósito de ésta de construir también máquinas para hilados, tejidos y estampados, objetos expresamente mencionados en la escritura de constitución de la MTM. Conviene retener este hecho.

De las actividades de PW en estos años decisivos disponemos de muy poca información. Sabemos que, a diferencia de lo ocurrido hasta entonces, en que Isaías White se había encargado de la parte industrial de la empresa, los socios mayoritarios de "La Maquinista Sevillana", Domingo y José de la Portilla y el propio Isaías White, nombraron un director para la fábrica de Sevilla, puesto que recayó en Francisco Javier Franco. Sabemos también que construyeron una máquina de vapor de 3 c.v., con su caldera de 6 c.v., para la fábrica de cerda vegetal de Manuel Leño Zambrano (38) y que colaboraron con otro fundidor sevillano, Manuel Grosso, en la construcción de la parte metálica de la nueva plaza de toros de Córdoba, que había sido subastada a su favor (39).

También firmaron varios contratos con la Marina, aunque ahora para suministrar planchas de hierro, ángulos, tés, tornillos, tuercas, arandelas, etc. -en ningún caso maquinaria-, con destino a los tres arsenales de la península (40). El más importante, suscrito el 1 de febrero de 1868, estipulaba que PW proporcionaría 6000 qm. "de hierro de retal" durante los años económicos de 1867 a 1869. De su importancia da idea la cuantía de la fianza realizada por PW en la Caja de Consignaciones y Depósitos del Estado: 15.000 escudos.

### Compartida la propiedad, se mantiene la dirección: Portilla White y Cía. (1868-1896).

El prometedor futuro industrial sugerido por el objeto social de "Portilla Hermanos y White", sin embargo, no pudo hacerse realidad. Como consecuencia de la crisis general que se inició en el país el año 1866 -y que tuvo, entre otros efectos, la quiebra del banco emisor de la ciudad, el Banco de Sevilla- y de la reducción del presupuesto para la marina de guerra (41), Portilla Hermanos y White fue disuelta y, en su lugar, creada una nueva sociedad a la que fueron transferidos su activo y pasivo.

En "Portilla White y Cía.", constituida en Santander, el 30 de noviembre de 1868, la mayoría del capital, reducido ahora a unos 10.6 millones de reales, corresponde a los acreedores-accionistas de la empresa anterior. El valor nominal de las acciones que se encuentran en su poder es de unos 6.5 millones de reales frente a los 4.1 de Domingo y José de la Portilla y Manero, Isaías White y Federico de la Portilla de la Portilla, hijo de Domingo (véase el cuadro nº 3) (en el apéndice nº 4, la distribución pormenorizada del capital social) (42).

La nueva sociedad es resultado del fuerte endeudamiento contraído por la empresa precedente, a lo largo del fatídico trienio 1866-68, y del acuerdo alcanzado entre deudores y acreedores para garantizar la continuidad de las actividades industriales de las fábricas de Sevilla y Córdoba, cuyo cierre habría supuesto para todos un descalabro todavía mayor. En virtud del pacto alcanzado, los acreedores de "Portilla Hermanos y White", convertidos ahora en acreedores-accionistas de "Portilla White y Cía.", acordaron mantener por tiempo de diez años bajo control exclusivo de los antiguos socios gestores, a quienes se une Federico de la Portilla y de la Portilla, "la dirección y ejecución de los negocios" y la firma social de la nueva empresa (43). José de la Portilla y Manero, Federico de la Portilla de la Portilla e Isaías White, recibirían cada uno 24.000 reales anuales y el 3 % de los beneficios líquidos, además de lo que les pudiera corresponder como accionistas de la sociedad (44).

La escritura de constitución de la nueva empresa concreta también los mecanismos para la creación del capital circulante considerado imprescindible para la buena marcha del negocio. Con este objeto, se reservaría la mitad de las utilidades obtenidas el primer año, la tercera en los sucesivos, hasta disponer de un capital social total de doce millones de reales.

**CUADRO Nº 3**

**Distribución del Capital de Portilla & White (1857-1896) (%)**

	1857	1865	1868	1878	1896
Domingo y José de la Portilla y Manero	83.33	100.00	37.08	10.90	(**)
Isaías White y Lewis	16.67	(*)	(*)	10.90	12.97
Otros miembros de la familia de la Portilla	---	---	18.19	50.80	66.90
Accionistas-Acreedores	---	---	44.73	27.40	20.13
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(\*) Con Domingo y José de la Portilla y Manero

(\*\*) Fallecidos antes de 1896

Asegurada la supervivencia de la empresa gracias al pacto alcanzado con los acreedores y superados los peores momentos de la crisis, PW pudo iniciar la recuperación de sus actividades fabriles (45).

En 1870, sabemos que están construyendo un buque de vapor y que para adquirir en Inglaterra parte de la maquinaria que necesitan han obtenido un préstamo de 70.000 reales, al 7 % anual, de un tal J. Leyland y Johnson, inglés residente en Sevilla (46). Para la compañía de navegación de los Sres. Segovia, Cuadra y Cía. fabrican con posterioridad a 1873 las calderas de los vapores "Segovia", "Vargas" y "Luis de Cuadra", de 600 c.v. cada una. Otra de las empresas navieras a las que aparecen vinculados por entonces es la de Ricardo Triay y Cía., de cuya quiebra, acaecida el año 1875, será nombrado síndico José de la Portilla y Campero (47).

El caso de la Compañía Transatlántica merece una mención especial, no sólo por cuanto PW venía trabajando para ésta desde comienzos de los años sesenta -la reparación general y las calderas de uno de sus primeros buques, el "Ciudad Condal", adquirido en Amberes el año 1861, fue realizada por PW- (48), sino también porque, hacia 1872 ó 1873, parece ser que se planteó la posibilidad de que el establecimiento sevillano se asociara a la empresa de Antonio López. El proyecto, que habría permitido una vinculación mucho más estrecha que la mantenida hasta entonces entre PW y la Compañía Transatlántica, no se llevó a cabo (49). PW siguió trabajando, no obstante, para la Compañía Transatlántica, para la que construyó los juegos de calderas de los vapores "Canarias", "Puerto Rico", "Comillas", "Coruña" y "Gijón". La fuerza de las calderas de los dos últimos buques era de 3.000 c.v. (50).

Por entonces también, a comienzos de los años setenta, prosigue la colaboración de PW con la marina de guerra, para la que fabricaron las máquinas de los tres únicos cañoneros construídos en España duran-

te el Sexenio: los "Pelicano", "Salamandra" y "Cocodrilo", de 160 c.v. cada uno (51). En 1880-81 suscribió los contratos para construir las máquinas de los cañoneros "Paz" y "Alsedo", botados en los astilleros de El Ferrol y La Carraca, en 1881 y 1882, respectivamente (52). Otro contrato del que conocemos la fecha exacta es el de construcción de las máquinas y calderas de los cruceros "Isabel II" y "Antonio de Ulloa", firmado el 17-9-1885 (53). A éstos habría que añadir, finalmente, la fabricación de las máquinas y calderas del crucero "Infanta Isabel", de 1500 c.v. como los anteriores, el primero de casco de hierro de construcción nacional.

Otras actividades de Portilla White y Cía. nos llevan, de nuevo, a la fabricación y venta de máquinas de vapor para la industria y al ámbito de las construcciones metálicas. Entre aquellas podemos mencionar la máquina de vapor que adquirió Juan José Morera y Alvarez, para su fábrica de pasta de papel de Sevilla, el año 1873 (54) y las proporcionadas a la Fábrica de Tabacos de la capital hispalense, que por entonces estaba iniciando la mecanización de las labores, a partir del año 1872 (55).

Por lo que se refiere a las construcciones metálicas, PW fabricó en 1876 la estructura en hierro de la nueva pescadería de Algeciras, de 216 metros cuadrados cubiertos, siguiendo el modelo de otra ya fabricada para un mercado sevillano (56). Diez años después construyó un puente para el río Sil, llamado "de los Peares", que fue instalado en la carretera de Puebla de Brollón a Orense (57).

La ausencia de datos contables impide conocer de manera fehaciente los datos básicos de la marcha económica de PW durante los setenta y ochenta pero, una serie de indicadores indirectos, permiten sospechar que lo peor había pasado ya. Nos referimos, esencialmente, a la política de inversiones. En 1873, PW tomó posesión de la mina de carbón "San José", situada en la cercana localidad de Villanueva del Río (58). En 1877, compró al ayuntamiento de Sevilla otros 6.266 metros cuadrados de terreno, contiguos a los que ya eran propiedad de la empresa, alcanzando sus instalaciones en Sevilla los 12.364 metros cuadrados. En 1880 adquirió el vapor "Apóstol" (59) y en 1883 el "Nuevo Primer Barreras" (60). Uno de los dos, tras ser reparado, fue rebautizado con el nombre de "Portilla White".

La buena marcha del negocio permitió que la familia de la Portilla recuperara gran parte de las acciones que habían sido entregadas a los acreedores de la empresa, por cuenta de las deudas pendientes con ellos, en 1868. Efectivamente, al vencer el plazo de vigencia de la sociedad, el 1 de enero de 1878, y acordarse su prórroga, la distribución del capital social es mucho más favorable a la familia de la Portilla, en cuyo poder se encuentra ahora el 72.60 % del mismo (véase el cua-

dro nº 3) (en el apéndice nº 4, la distribución pormenorizada del capital social).

La escritura de prórroga, por veinte años, apenas aporta novedades con respecto a la situación anterior (61). Desde nuestro punto de vista, los contenidos más relevantes se relacionan con la forma en que se organiza la dirección de la empresa, que se hace recaer, indistintamente, y disfrutando todos por igual de las mismas atribuciones, en seis personas: Domingo y José de la Portilla y Manero; Federico y Eduardo de la Portilla de la Portilla y José de la Portilla y Campero, hijos de los anteriores, e Isaías White. También resulta destacable la decisión de arrendar o vender la fábrica de Córdoba (62).

En estos años posteriores a la prórroga, PW hubo de hacer frente a las consecuencias de la decisión del gobierno de otorgar a la MTM la construcción de las máquinas de los cruceros "Lepanto" y "Alfonso XII", de 7.800 c.v. cada una, puesto que, a partir de entonces, la MTM casi monopolizó la construcción de máquinas para la marina de guerra, de nuevo en alza gracias a la Ley de la Escuadra de 1887, en detrimento de PW (63). A ésta, que sepamos, tan sólo cupo fabricar, en 1892, el juego de calderas del cañonero "General Concha" (64) y, en 1894, las máquinas del torpedero "Filipinas" (¿de 2500 c.v.?) (65).

PW sí que obtuvo, por el contrario, el contrato para construir 85 cañones de acero y 97 montajes de cañones con destino a la marina de guerra, que le fue adjudicado, el 1 de febrero de 1887, por un importe total de 2.160.000 ptas. (66). Para la realización de los trabajos, PW se asoció a una empresa de Bochum (Alemania), la "Bochum verein für bergman und gusstahlfabrikation"; que proporcionaría el lingote de acero necesario para la fabricación de los cañones. Este sería el último gran encargo realizado para la Armada (67).

Interesa destacar que para el cumplimiento del contrato, que obligaba a PW a entregar la totalidad de los cañones y montajes en el plazo de un año y medio, la empresa sevillana se vio obligada a llevar a cabo cuantiosas inversiones a fin de adaptar sus instalaciones a los nuevos cometidos, para lo que recurrió a la ayuda financiera del Banco General de Madrid (¿vinculado a intereses alemanes en España?) (68). También hubo de contratar los servicios del comandante de artillería e ingeniero Joaquín Rodríguez Alonso, que hasta entonces se encontraba al frente del taller de La Carraca, para que desempeñara las funciones de director facultativo (69).

Diversos contratiempos -un incendio, el 1 de octubre de 1887, que causó grandes averías en el establecimiento; las riadas del

Guadalquivir, en los meses siguientes- retrasaron el comienzo de las obras, por lo que PW tuvo que instalar luz eléctrica en los talleres, a fin de trabajar 22 horas al día y poder cumplir los plazos acordados. Gracias a ello, en las conclusiones de su informe acerca de los trabajos efectuados en los talleres de PW, el jefe de la comisión inspectora, pudo señalar que:

"6ª. Con la ampliación del taller de montajes y el aumento de máquinas para trabajar calibres superiores, [PW] resulta una factoría suficiente para cubrir con desahogo todas las exigencias artilleras de nuestra escuadra. 7ª. El material suministrado por Bochum, así como las cureñas de bronce fundidas en esta casa, son de superior calidad. 8ª. El trabajo de los cañones y montajes, nada deja que desear y se lleva a cabo con la mayor precisión. 9ª. Por medio de la industria nacional, se obtiene Artillería a precios mucho más ventajosos, que cuando se fabrica o adquiere en el extranjero".

Por lo que se refiere a esta última cuestión, la del precio, según V. Faura y Lladó, autor del informe, la contrata efectuada por el Estado con PW había permitido obtener los cañones a unos precios entre el 13.27 %, los de 90 mm., y el 26.27 %, los de 120 mm., más bajos que los anteriormente adquiridos en Francia.

A pesar de lo positivo del informe, PW no volvería a fabricar más cañones para la Armada que, en los años siguientes, recurriría de nuevo a proveedores extranjeros a la hora de adquirir este tipo de material. En estas circunstancias, PW se vio obligada a desprenderse de parte de sus activos. En 1895, vendió a la Compañía Sevillana de Electricidad, constituida el año anterior, unos 1600 metros cuadrados de sus instalaciones, incluida la parte del edificio titulada "Taller de Cureña", por 200.000 ptas. (70).

### **Epílogo: Sociedad Anónima Talleres de Portilla (1896-1906).**

Próximo a cumplirse el período de prórroga de Portilla White y Cía., fijado para el 31-12-1897, los gestores de la misma consideraron oportuno convocar una Junta General Extraordinaria, con objeto de asegurar la continuidad de la empresa. Así se hizo y acordó el 30-10-1896, otorgándose la oportuna escritura el 14-12-1896, por tiempo de 99 años (71).

"Sociedad Anónima Talleres de Portilla, Construcciones Mecánicas", no cuenta ya, sin embargo, con ninguno de los creadores de PW. José de la Portilla y Manero había fallecido el año 1887; Domingo de la Portilla y Manero, poco después, sin que podamos precisar la

fecha; e Isaías White, recientemente (¿en 1895?), de manera que los gestores de la nueva empresa constituyen una nueva generación de los Portilla. La tercera si tomamos como punto de partida el matrimonio constituido por Antonio de la Portilla y María Soledad Manero.

La dirección del negocio, cuyo carácter familiar no ha hecho más que afianzarse con el paso de los años (véase la distribución del capital social en el cuadro nº 3), corresponde ahora, pues, a los hijos de Domingo y José de la Portilla y Manero ("directores por toda la duración de la sociedad y por vida"), ninguno de los cuales tuvo descendencia.

En cuanto a los White, su retirada de la empresa a la muerte de Isaías White y Lewis se llevó a cabo de manera inamistosa, pues los Portilla retrasaron la liquidación solicitada por la viuda, alegando que quedaban cuestiones pendientes de resolver en relación con las responsabilidades contraídas por Isaías White como gestor de la empresa (72).

Perdida la posibilidad de seguir trabajando para la marina de guerra, cuyos presupuestos, por otra parte, no dejaron de disminuir a partir de 1897 (73), y teniendo que afrontar la competencia de otros talleres de construcciones mecánicas de Sevilla, de menores dimensiones y mejor adaptados a la demanda local, PW apenas sobrevivió más que tambaleante a la gran huelga de fundidores del año 1901, que mantuvo semiparalizadas las principales fábricas de la ciudad durante seis meses.

En el verano de 1907, el almacenista de hierros sevillano "Hijos de Miguel Fernández Palacios", certificó el acta de defunción de la empresa mediante la compra del edificio de la fábrica y de sus existencias, cuyo peso se estimó en 2.366 tm., por un millón de pesetas (74). La aventura de PW había durado exactamente cincuenta años.

### Conclusiones

Asumiendo su carácter provisional, derivado de la imposibilidad de disponer de la documentación administrativa, técnica y contable de la empresa y de consultar los protocolos notariales correspondientes a los años 1897-1907, terminamos esta aproximación a la historia de PW, basada en el paralelismo existente entre sus actividades y las de la MTM, con unas breves conclusiones.

PW fue una de las empresas de ingeniería mecánica y construcciones metálicas más importantes de España en la segunda mitad del siglo XIX. El volumen de recursos utilizados por la misma, tanto económicos como humanos, y la elevada especialización de sus actividades productivas, permiten sustentar esta afirmación.

Las compañías sevillanas de navegación y, sobre todo, la marina de guerra, para la que construyó las calderas y motores de vapor de unos 25 buques

y 85 cañones de acero, constituyeron los principales clientes de PW. Por el contrario, ni la demanda local de motores fijos ni las construcciones metálicas, de tanta importancia para el negocio de la MTM, que surtió de motores de vapor a gran parte de las fábricas catalanas de algodón y construyó puentes por un total de más de 10 kms. de longitud, tuvieron una incidencia destacable en la marcha de la empresa sevillana. En estos mercados, muy débiles por los demás en la Andalucía de la segunda mitad del siglo XIX, PW sufrió los efectos de la competencia extranjera, que disfrutaba de unos costes de producción más bajos, así como la de otros fundidores y constructores de máquinas sevillanos, de dimensiones más reducidas y mejor adaptados a las características de la demanda regional.

PW apenas pudo, por tanto, más que proporcionar 12 de las 129 calderas de vapor de procedencia conocida cuya instalación fue inscrita en los registros del ayuntamiento de Sevilla entre los años 1884 y 1910 (véase el cuadro nº 4).

Así las cosas, los contratos con la marina de guerra se convirtieron a lo largo de los casi cincuenta años de vida de PW, en la cara más positiva del balance de la misma; y la reducción del presupuesto nacional destinado a nuevas construcciones navales, como sucediera entre 1861-65 y 1866-67 y, sobre todo, a partir de 1897, en la cruz.

### CUADRO Nº 4

#### Calderas de vapor inscritas en los registros del ayuntamiento de Sevilla (1884-1910)

	antes de 1890		1891-1900		1091-1910		total	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
Calderas inscritas	66		32		51		149	
Calderas de procedencia conocida	55		31		43		129	
Sevilla	18	32.73	17	54.84	10	23.25	45	34.88
Portilla & White	7	12.72	4	12.91	1	2.33	12	9.30
Fundición "San Antonio"	4	7.27	1	3.23	1	2.33	6	4.65
Fundición "San Clemente"	7	12.72	6	19.35	7	16.27	20	15.50
Otros	--	0.00	6	19.35	1	2.33	7	5.43
Barcelona	2	3.63	--	0.00	3	6.97	5	3.88
España	20	36.36	17	54.84	13	30.23	50	38.76
Extranjero	35	63.64	14	45.16	30	69.77	79	61.24
Total	55	100.00	31	100.00	43	100.00	129	100.00

Fuente: J. Almuedo Palma (1996); *Ciudad e industria: Sevilla, 1850-1930*; Diputación Provincial, Sevilla, pp. 78, 95 y 96.

PW no supo o no pudo evitar las consecuencias más negativas de su extrema dependencia de la demanda estatal diversificando su producción o asociándose a otras empresas, algo que, por el contrario, la MTM logró en mayor medida, entre otras razones por las vinculaciones mantenidas por sus directivos y accionistas con otras empresas de Cataluña y del resto de España. Recuérdese, a este respecto, la fracasada tentativa de la Compañía Transatlántica de apoyar al establecimiento sevillano a comienzos de los años setenta.

A la hora de explicar la falta de adaptación de PW a las condiciones del mercado y, finalmente, su desaparición, no podemos por menos que aludir al carácter familiar de la empresa y plantear, a título de mera hipótesis, preguntas del tipo siguiente.

PW no fue nunca, con la única excepción de la primera mitad de la década de 1860, una empresa rentable. El capital inicial de la misma tuvo su origen en el patrimonio familiar de los Portilla. Su financiación posterior dependió de la reinversión de las utilidades previamente obtenidas en un contexto de gran austeridad por parte de sus propietarios (75). Sólo a mediados de los años ochenta observamos, sin que podamos precisar su alcance, el recurso a entidades de crédito a fin de asegurar las inversiones y obtener el circulante que exigía el cumplimiento de los contratos estatales. Se trata, por lo demás, de bancos extranjeros, como el Credit Lyonnais o el Banco General de Madrid vinculado, posiblemente, a intereses alemanes en España, con los que las conexiones no pasaron de ser ocasionales. Esta limitada financiación externa y la ausencia de ampliaciones formales de capital: ¿fueron consecuencia de la escasa rentabilidad de la empresa?, ¿podemos descartar que constituyera un medio para evitar que los componentes del grupo familiar perdieran el control de la misma?.

Otro de los temas vinculados al carácter familiar de PW se relaciona con la organización de la gestión de la empresa (76) y con la forma en que se reguló la sucesión al frente de la misma en los dos momentos en que el problema se planteó: primero, a la muerte de sus fundadores -Domingo y José de la Portilla y Manero e Isaías White- y, luego, como consecuencia de que ninguno de los cuatro hijos varones de los hermanos de la Portilla y Manero tuvieron descendencia.

En efecto, Federico de la Portilla y de la Portilla y su primo Manuel de la Portilla y Campero permanecieron solteros, en tanto que sus hermanos Eduardo de la Portilla de la Portilla y José de la Portilla y Campero, casados con sus primas, no tuvieron descendencia. ¿Podemos ignorar el hecho de la ausencia de una cabeza visible entre los miembros de la familia de la Portilla, capaz de dirigir la empresa, a la hora de explicar porqué terminó siendo cerrada y vendida el año 1907?. Desde este punto de vista, el fin de PW no habría sido más que el resultado de la extinción de la propia familia.

## APÉNDICE N° 1

Legajos del Archivo Histórico Provincial de Sevilla, sección de Protocolos Notariales, que contienen información sobre las familias de la Portilla y White y que han sido consultados para la realización de este trabajo.

1034, 1038, 1040-41, 1047-48, 1051-1053, 1057-1062, 1064-1066, 4844, 4851, 4858, 7254, 7264-66, 7295, 7327, 7332, 7735, 8368, 9720, 12270, 13328-29, 13413, 14841, 14856, 14858-60, 14863, 14873, 14877, 14879-81, 14883, 14885-90, 14893, 14900-2, 14904, 14906, 14911-13, 14916, 14919-20, 14922, 14924-30, 14932, 14934, 14938-46, 14948-51, 14954, 14956-59, 14961-66, 14969, 14971, 14974-75, 14981-82, 14985-86, 14991-92, 14996-98, 15000, 15001, 15004-6, 15008-9, 15011-12, 15014, 15016-21, 15526, 15549, 15879, 18345, 18374, 18398, 18443, 18567, 18605-8, 18615-17, 18620, 18674, 18776-79, 18781, 18783, 18787, 18940-41, 19031, 19253-55 y 19335.

También han sido consultados los legajos de la escribanía con la que trabajaba PW a comienzos de la década de 1890, la primera, para los años 1894 a 1896, depositados actualmente en el archivo del Colegio Notarial de Sevilla.

## APÉNDICE N° 2

### Entre Méjico y España:

#### Tres generaciones de La Familia de La Portilla

##### 1ª Generación:

Antonio de la Portilla & María de la Soledad Manero  
(?-1822)

##### 2ª Generación:

Domingo de la Portilla y Manero & María del Carmen de la Portilla y Guergüe  
(n. 1803 ó 1808) (\*)

José de la Portilla y Manero & María Josefa Campero y González  
(1811-1887) (?-1854)

##### 3ª Generación:

Mateo de la Portilla de la Portilla (fallecido antes de 1890)

José de la Portilla Campero (n. 1845 ó 1846)

Manuela de la Portilla de la Portilla (fallecida antes de 1890)

Manuel de la Portilla Campero (n. en 1852)

Eduardo de la Portilla de la Portilla & Matilde Michilena y Portilla (1841-?)

Federico de la Portilla de la Portilla (1841-?)

María de los Dolores de la Portilla de la Portilla

(se casó con su primo José de la Portilla y Campero).

(\*) La hermana de María, Luisa de la Portilla y Guergüe, se casó con José de Michilena. Tuvieron tres hijas, Carmen, Concepción y Matilde Michilena y de la Portilla. Esta última se casó, como indicamos más arriba, con Eduardo de la Portilla y de la Portilla, su primo.

**APÉNDICE Nº 3**

**Maquinaria Construida por Portilla & White para La Marina de Guerra (1861-1894)**

buque	clase	maquinaria	potencia
WAD-RAS	goleta	máquinas y calderas	130 c.v.
ANDALUZA	goleta	máquinas y calderas	130 c.v.
HUELVA	goleta	máquinas y calderas	130 c.v.
GUADIANA	goleta	máquinas y calderas	130 c.v.
COLON		calderas	500 c.v.
DÑA. MARIA DE MOLINA		calderas	500 c.v.
ISABEL LA CATOLICA		calderas	500 c.v.
VULCANO		calderas	200 c.v.
CONCEPCION		calderas	600 c.v.
PELICANO	cañonero	máquinas	160 c.v.
SALAMANDRA	cañonero	máquinas	160 c.v.
COCODRILLO	cañonero	máquinas	160 c.v.
PAZ	cañonero	máquinas	245 c.v.
EULALIA	cañonero	máquinas	245 c.v.
MAGALLANES	cañonero	máquinas	600 c.v.
PILAR	cañonero	máquinas	240 c.v.
ALSEDO	cañonero	máquinas	318 c.v.
LEZO	cañonero	máquinas	600 c.v.
GENERAL CONCHA	cañonero	máquinas	600 c.v.
INFANTA ISABEL	crucero	máquinas y calderas	1500 c.v.
ISABEL II	crucero	máquinas y calderas	1500 c.v.
ANTONIO DE ULLOA	crucero	máquinas y calderas	1500 c.v.
AUDAZ	cañonero	máquinas	
FILIPINAS	torpedero	máquinas	2500 c.v.

Fuentes: Información sobre el derecho diferencial de bandera (1867), Madrid, Imprenta Nacional, tomo I, pp. 41-57; B. de Alzola y Minondo (1886), Estudio relativo a los recursos de que la industria nacional dispone para las construcciones y armamentos navales, Imprenta de Infantería de Marina, Madrid, pp. 291; A.R. Rodríguez González (1988), Política Naval de la Restauración (1875-1898), Editorial San Martín, Madrid, pp. 100, 188, 191, 193 y 294 y legajos indicados en el apéndice nº1.

**APÉNDICE Nº 4**

**Distribución del Capital Social de Portilla & White**

\*\*\*\* 30-11-1868 \*\*\*\*

	(en escudos)	(%)
<b>GRUPO FAMILIAR</b>		
Domingo y José de la Portilla y Manero e Isaías White	392.915 199	37.08
Federico de la Portilla y Portilla	20.000	1.88
Luisa de la Portilla y Guergué/viuda de José Michelena	172.890 185	16.31

**ACREEDORES-ACCIONISTAS**

**vecinos de Santander:**

Síndicos de la quiebra de Prudencio Blanco	56.342 966	5.31
Bonifacio Ferrer de la Vega del comercio	26.947 945	2.54
Banco de Santander	10.749 99	1.01
Herederos de José Castillo	7.768 902	0.73
Juan Ramón de la Revilla y hermano sociedad mercantil en liquidación	10.586 364	0.99
G. Cortiguera Cagiga y Cía. sociedad mercantil en activo	6.903 882	0.65
Señores Hijos de Doriga sociedad mercantil en activo	2.866 425	0.27
Unión Mercantil	2.866 425	0.27
Gustavo Adolfo Lubbers propietario y del comercio	2.648 218	0.27
Leopoldo Pardo Malavear propietario y del comercio	1.588 930	0.14
Juan P. Gutiérrez Colomer del comercio	2.227	64
0.21		
Marcelino Cagigal propietario y mareante	2.790 902	0.26
José María de Aguirre propietario y del comercio	3.510 939	0.33
Herederos de Juan de Abarca	6.928 796	0.65
Sebastián de la Mora y Alday propietario y del comercio	67.217 707	6.34

**vecinos de Sevilla:**

Rafael Laffite Castro propietario y del comercio	14.332 132	1.35
Luis Lavín y Piñero propietario	18.686 236	1.76
Ramón de la Sota y Lastra propietario	16.573 174	1.56
Ramón G. de Rosas propietario	19.693 7	1.85
Juan Cunningham y Young propietario y del comercio	3.146 483	0.29
José María Ibarra y Gutiérrez propietario y del comercio	1.452 666	0.13
Juan Lamarque y Hau del comercio	3.032 101	0.28
Tomás Beck y Cahill propietario y del comercio	3.925 159	0.37
Francisco Rosales y Sarmiento propietario	4.299 634	0.40
Empresa Minera de San Telmo,	387 683	0.03
Empresa Minera de La Concepción,	831 715	0.07

**Vecinos de Cádiz y El Puerto de Santa María:**

Juan Valverde y Cubello del comercio	14.332	132	1.35
Ignacio Viya y Cossío del comercio	17.915	165	1.69
Manuel Hernaez y García del comercio	5.732	850	0.54
Francisca de Paula Jiménez Therán propietaria	1.576	534	0.14
Manuel Lassaletta y Lassaletta del comercio	3.213	494	0.30
Martín de Jaúregui y Hernández de Alva propietario	6.449	458	0.60
Manuel Gastelú e Hinojosa del comercio	7.176	66	0.67

**Vecinos de Madrid:**

Juan Alberto Casares propietario	33.465	531	3.15
vecinos de Glasgow:			
Sres. Robinson & Marjori Banks comerciantes en comisión	59.400		5.60
vecinos de Birmingham:			
Guillermo Eduardo y Federico Everitt e hijos	9.314		0.87
OTROS SIN IDENTIFICAR	16.749	269	1.58

\*\*\*\* 1-1-1878 \*\*\*\*

(reales) (%)

**GRUPO FAMILIAR**

Domingo de la Portilla y Manero	787.929		6.56
José de la Portilla y Manero	520.334		4.33
Isaías White	1.309.090		10.90
Federico de la Portilla y Portilla	787.929		6.56
José de la Portilla y Campero	682.093		5.68
Eduardo de la Portilla y Portilla	809.837		6.74
Manuel de la Portilla y Campero	264.734		2.20
Dolores de la Portilla y Portilla	787.929		6.56
Carmen Michilena y Portilla	804.165		6.70
Concepción Michilena y Portilla	328.000		2.73
Matilde Michilena y Portilla (mujer de Eduardo de la Portilla)	804.165		6.70
Federico de la Portilla (curador de Concepción de la Mora y Portilla)	827.000		6.89

**OTROS****Vecinos de Santander:**

Síndicos de la quiebra de Prudencio Blanco	638.175		5.31
Bonifacio Ferrer de la Vega	305.226		2.54
Banco de Santander	121.751		1.01
Herederos de José Castillo	87.995		0.73
Martín Vidal, liquidador de Joaquín	81.231		0.67
Juan Ramón de la Revilla	119.908		0.99
G. Cortiguera y Cía.	78.198		0.65
Señores Hijos de Doriga	32.467		0.27
Juan P. Gutiérrez Colomer	25.225		0.21
Vicente Escajadillo	39.638		0.33
Luisa Zuloaga (viuda de Cagigal)	31.611		0.26
José María de Aguirre	39.767		0.33
E. de Abarca y Cía	78.480		0.65
Leopoldo Pardo	17.997		0.14
Felipe Villegas, liquidador de la Unión Mercantil	32.467		0.27

**Vecinos de Sevilla:**

Francisco González Sarmiento	48.700		0.40
Rafael Laffitte y Laffitte	162.335		1.35
Ramón G. de Rosas	19.449		0.16
Mac Andreus y Cía	35.639		0.29
José María de Ibarra e Hijos	30.265		0.25
Lamarque y Cía.	34.343		0.28
Rafael Daza	32.825		0.27
Guillermo Webb	185.163		1.54
Eduardo Cobián, apoderado de la testamentaria del Conde de Luque	43.002		0.35

**Otras vecindades:**

Sres. González y Byass c. de Jerez de la Frontera	43.002		0.35
Sres. Stephenson Clarke y Cía. vc. de Londres	43.977		0.36
Viuda de Luciano Lalville vc. de París	130.351		1.08
Viuda de Juan Casares vc. de Madrid	411.641		3.43
Manuel Hernáez y García vc. de Cádiz	64.934		0.54
Jaime Cockrane vc. de Cádiz	162.335		1.35
A. López y Cía. vc. de Cádiz	108.626		0.90

## Notas

1.- Como ha escrito J. Nadal, la falta de hierros y aceros baratos impidió que las empresas españolas de construcciones mecánicas, incluidas PW y la MTM, arrebataran a las extranjeras la mayor parte de los pedidos de material agrícola y textil, ferroviario y de navegación, durante la segunda mitad del siglo XIX (*El fracaso de la revolución industrial en España*; Barcelona, Ariel, 1975, pp. 157-158).

2.- "Antecedentes e historia de la razón social Hijos de Miguel Fernández Palacios", Sevilla, 1947, pp. 21-23 (inérito).

3.- A. DEL CASTILLO (1959); *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico, 1855-1955*; Barcelona, Seix Barral y A. ESCRIBANO (1986); "La Maquinista Terrestre y Marítima"; *Recerques*, 18, pp. 141-160. Véanse también J.NADAL (1991); "La metal.lurgia"; en *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*, 3, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, pp. 159-202 y F. CABANA (1992); *Fàbriques i Empresaris. Els protagonistes de la revolució industrial a Catalunya*, 1, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, pp. 62-87.

4.- Véase la relación de legajos consultados en el apéndice nº 1. Hemos de advertir que los protocolos más recientes depositados en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla corresponden al año 1893.

5.- Estas realizaciones han sido resumidas por A.M. BERNAL (1989); "Sevilla en los inicios de la modernización industrial: La Cartuja, como excepción"; en *Historia de la Cartuja de Sevilla*, Madrid, Turner, pp. 231-254.

6.- C. ARENAS (1995); *Sevilla y el Estado. Una perspectiva local de la formación del capitalismo en España (1892-1923)*; Sevilla, Universidad.

7.- J.G.H.; "Las industrias modernas en Sevilla"; *La Gaceta Industrial*, tomo 18, 1882, pp. 277-279.

8.- A este respecto, conviene recordar que, de acuerdo con los datos de la Estadística de la Contribución Industrial y de Comercio, la participación de la provincia de Sevilla en las cuotas nacionales del impuesto, en concreto del sector metalúrgico, era del 7.72 por ciento en 1856 (no se consideran, como es sabido, ni el País Vasco ni Navarra). Tomo los datos de J. NADAL (1984); "Los dos abortos de la revolución industrial en Andalucía"; en A. DOMÍNGUEZ ORTIZ (dir.), *Historia de Andalucía*, VI, Planeta, Barcelona.

9.- A pesar de su precio, más elevado que el de los hierros asturianos o vizcaínos, la producción de El Pedroso siguió representando un alto porcentaje del consumo regional hasta la suspensión de pagos de la empresa en enero de 1888. El activo de "Miguel Palacios y Cía.", almacenista sevillano de hierro y de madera, realizado el año 1877, muestra la existencia de 416.423 libras de hierro, de las cuales 67.918 procedían de la fábrica de El Pedroso. Esto significa un 18.5 por ciento del total de las mismas (Antecedentes e historia de la razón social Hijos de Miguel Fernández Palacios, Sevilla, 1947, pp. 15).

10.- La escritura de constitución de "La Agricultora" se encuentra en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Protocolos Notariales (AHPS,PN), leg. 15.635, fols. 8528-8532 (día 31 de agosto de 1865).

11.- J.I. MARTÍNEZ RUIZ (1995); "La mecanización de la agricultura española: de la dependencia exterior a la producción nacional de maquinaria (1862-1932)"; *Revista de Historia Industrial*, 8, pp. 43-63.

12.- *España, 200 años de tecnología* (1988); Ministerio de Industria y Energía, Madrid, pp. 73.

13.- El inventario de bienes de la mujer de José de la Portilla y Manero (AHPS, PN, leg. 14.942, fols. 2986-2999, día 2-10-1868), fallecida el año 1854, establece su valor en casi 650.000 reales. A éstos habría que añadir los más de 2.000.000 correspondientes a los de su hermana y de su madre, que por carecer de otros familiares, terminaron engrosando los bienes administrados por José de la Portilla y Manero por cuenta de sus dos hijos menores de edad.

14.- AHPS, PN, leg. 14.481, fols. 1146-1149, 1-6-1855.

15.- O. RAVEUX (1994); "El papel de los técnicos ingleses en la industria metalúrgica y mecánica de norte del Mediterráneo (1835-1875): una primera aproximación"; *Revista de Historia Industrial*, 6, pp. 143-161. La referencia, en la pp. 145. No está suficientemente probado que Joseph e Isaías fueran hermanos. Si lo está, por el contrario, que Isaías White y Tomás White, a quien el primero concedió amplios poderes de representación el año 1855, lo eran (AHPS, PN, leg. 13.329, fols. 399-400, día 19-6-1855).

16.- Mun se separó de la sociedad el año 1854 (AHPS, PN, leg. 13.328, fols. 684-685, día 9-11-1854).

17.- Archivo Municipal de Sevilla (AMS), Colección Alfabética, caja 407.

18.- AHPS, PN, leg. 7.254, fols. 464-469, día 20-4-1857. El precio pagado fue de 36.090 reales. Adviértase la diferencia de precio entre los terrenos de Sevilla -6.000 varas- y Córdoba -6.192 varas-, resultado de la espléndida situación de los primeros, en pleno corazón industrial de la ciudad y con acceso directo al puerto.

19.- AHPS, PN, leg. 14.860, fols. 2327-2331, día 20-8-1857. La duración de la empresa sería de quince años, a contar desde el 1-1-1857.

20.- AHPS, PN, leg. 14857, fols. 1.083 y siguientes, día 27-10-1858. La suma pagada fue de 30.000 reales.

21.- AHPS, PN, leg. 14862, fols. 1264 y siguientes, día 18-11-1858. Estos terrenos, de 554 metros cuadrados de extensión, fueron comprados al ayuntamiento por 71.500 reales.

22.- AHPS, PN, leg. 18.779, fols. 1923-1948, día 2-8-1890. La escritura de compra fue otorgada el 28-10-1859.

23.- Idem.

24.- AMS, Colección Alfabética, Caja 407.

25.- Entre éstas debemos destacar la Información sobre el derecho diferencial de bandera (1867), Madrid, Imprenta Nacional, tomo I, especialmente las pp. 41-57 y 313-314. Agradezco al profesor J. Nadal que me comunicara la existencia de amplias referencias a PW en la citada "Información".

26.- Información sobre el derecho diferencial..., pp. 43-44. Para la mina sevillana, AHPS, PN, leg. 14.902, fols. 2098-2102, día 21-7-1863. La máquina, se estipula en la escritura, "ha de ser de alta presión y según los adelantos del día y de tal fuerza que pueda completamente triturar para lavar cuatrocientos quintales al menos cada día natural". El importe del contrato ascendió a 116.000 reales. En 1871, la empresa minera todavía no había pagado el importe de la maquinaria. Se llegó entonces a un acuerdo con PW, en virtud del cual "La Esperanza" pagaría los 200.000 reales en que se estimaba la deuda pendiente con las sumas procedentes del arrendamiento de la mina (AHPS, PN, leg. 14965, fols. 2345-2352, día 30-6-1871).

27.- AHPS, PN, leg. 14.879, fols. 1320-1321, 22-6-1860. Poder otorgado a los Sres. Antonio Sánchez y Cía., de Madrid, para firmar el contrato de construcción del puente citado. También, AHPS, PN, leg. 14.885, fols. 1421-1422, día 8-7-1861.

28.- AHPS, PN, leg. 14.900, fols. 579-580, día 3-3-1863 y leg. 14.913, fols. 4220-4221, día 14-11-1864.

29.- A.R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ (1988); *Política naval de la Restauración, 1875-1898*; Editorial San Martín, Madrid, pp. 95.

30.- B. DE ALZONA y MINONDO (1886); *Estudio relativo a los recursos de que la industria nacional dispone para las construcciones y armamentos navales*; Imprenta de Infantería de Marina, Madrid, pp. 390.

31.- J.G.H. (1897); "Las construcciones navales modernas en España"; *Revista Minera*, 24-11-1897, pp. 363-365.

32.- Según la Guía de Núñez Zarzuela de 1867, las compañías sevillanas de navegación contaban ese año con los vapores siguientes: "Sres. Segovia, Cuadra y Cía.": "Genil", "Betis", "Darro", "Guadalete", "Guadaira" y "Guadiana"; "Sres. Vinuesa y Cía.": "Andalucía", "Extremadura", "Valencia" y "Numancia" (en 1868, se añadiría a los anteriores el "Vinuesa", cuyas calderas, de 300 c.v., fueron construidas por PW); "M. Sáenz y Cía.": "Velázquez", "Murillo" y "Zurbarán" y "José María Ibarra": "Itálica", "Luchana" y "Vasco Andaluz".

33.- A. GÓMEZ MENDOZA (1988); "Government and the development of modern ship-building in Spain, 1850-1935"; *The Journal of Transport History*, vol. 9, n. 1, pp. 19-36.

34.- En estos años, los presupuestos de la Marina destinados a "material de arsenales y nuevas construcciones", pasaron de 7.5 millones anuales en 1857 a 32.8 millones anuales en el cuatrienio 1861-65 (*Cuentas del Estado Español de 1850 a 1890-91*; Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1975, pp. 35).

35.- AHPS, PN, leg. 14.900, fols. 757-758, día 24-3-1863.

36.- AHPS, PN, leg. 15.623, fols. 2300-2340, día 15-3-1865.

37.- Estos dieciocho millones de reales, divididos en 9.000 acciones de 2.000 reales, se distribuyen de la forma siguiente en el momento de creación de la sociedad:

- valor estimado por los hermanos de la Portilla e Isaías White de sus establecimientos en Sevilla y Córdoba..... 10.648.000 reales
- en cartera..... 4.352.000 reales
- a repartir entre los accionistas por cuenta de los futuros dividendos de la empresa ..... 3.000.000 reales

38.- AHPS, PN, leg. 14932, fols. 1639-1649, día 5-5-1867. La fábrica se pensaba establecer en Sevilla o Brenes. Máquina, caldera, 5 mts. de eje, 4 cojinetes con sus bronce y tornillos y 2 pares de machones, fueron vendidos por 14.996 reales.

39.- AHPS, PN, leg. 14932, fols. 1568-1569, día 8-5-1867.

40.- AHPS, PN, leg. 14938, fols. 780-781, día 4-3-1868; leg. 14941, fols. 2477-78, día 27-7-1868 y leg. 14944, fols. 3943-3944, día 20-12-1868.

41.- Los presupuestos de la Marina pasaron de 20.1 millones en 1865-66 a 4.6 en 1866-67 y a 8.5 en 1867-68 (*Cuentas del Estado Español de 1850 a 1890-91*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1975, pp. 35).

42.- Archivo Histórico Provincial de Santander, Sección de Protocolos Notariales, legajo 5734, nº 685, día 30-11-1868. Véase también AHPS, PN, leg. 14948, fols. 2008-2013, día 14-7-1869.

43.- Los estatutos de Portilla White y Cía. declararon intransferibles la mitad de las acciones representadas por los socios gestores.

44.- A la dirección de la empresa se añadiría, a partir de 1870, José de la Portilla y Campero (AHPS, PN, leg. 14959, fols. 3448-3450, día 16-11-1870).

45.- En un escrito dirigido al ayuntamiento, el 4 de julio de 1870, se habla todavía, sin embargo, "de los infinitos apuros y vicisitudes por que va atravesando [PW] para sostener una fábrica en donde hay ocupados sobre 400 operarios" (AMS, Colección Alfabética. Fábricas. Caja 407).

46.- AHPS, PN, leg. 14954, fols. 743-747, día 10-3-1870.

47.- AHPS, PN, leg. 14996, fols. 1402-1403, día 9-6-1875 y leg. 14997, fols. 2201-2204, día 21-8-1875. "Ricardo Triay y Cía." era propietaria de los vapores "Non Plus Ultra", "Buenaventura", "Apostol", "Perseverancia", "Capricho", "Amalia" y "Monarca". El "Apóstol" terminaría siendo comprado por PW.

48.- M. RODRIGO Y ALHARILLA (1996); *Antonio López y López (1817-1893), primer Marqués de Comillas. Un empresario y sus empresas*; Fundación Empresa Pública, Programa

de Historia Económica, Madrid, pp. 35. Según la Guía de Núñez Zarzuela de 1865 los trabajos en el "Ciudad Condal" fueron terminados el año 1864.

49.- J.G.H. (1897); "Las construcciones navales modernas en España"; *Revista Minera*, 24-11-1897, 363-365. La propuesta, hecha por Patricio Satrústegui, socio de Antonio López, implicaba que J.G.H. se hiciera cargo de la dirección de PW, algo a lo que se negaron Domingo y José de la Portilla y Manero alegando "que poner al frente de sus oficinas a un extraño, era no dar el debido lugar a sus hijos" (pp. 363).

50.- B. DE ALZOLA Y MINONDO (1886), pp. 292.

51.- Poder para retirar de la Caja General de Depósitos la fianza de 30.000 reales entregada como garantía de la construcción de las calderas del vapor de guerra "Vulcano" (AHPS, PN, leg. 14966, fols. 2528-2528, día 18-7-1871). Poder para cobrar de la Tesorería Central las 100.818 ptas. importe del primer plazo del contrato de construcción de "tres pares de máquinas" para las cañoneras "Pelicano", "Salamandra" y "Cocodrilo" (AHPS, PN, leg. 14981, fols. 151-152, día 8-1-1873).

52.- AHPS, PN, leg. 15016, fols. 668-669, día 10-4-1880 y A.R. Rodríguez González (1988), pp. 188. El precio de las máquinas fue de 170.000 ptas. cada una.

53.- AHPS, PN, leg. 1057, fols. 548-549, día 23-2-1888.

54.- AHPS, PN, leg. 14982, fols. 690-693, día 4-3-1873. El precio pagado por la caldera, el motor -cuya potencia no indica el documento- y el resto de útiles para la fábrica fue de 36.000 reales.

55.- E. BAENA LUQUE y C. ARENAS POSADAS (1992); "La mecanización del primer centro fabril español: la fábrica de tabacos de Sevilla: 1887-1925"; *Archivo Hispalense*, 2ª época, nº 228, pp. 3-19. Las máquinas proporcionadas por PW fueron un horno de quemar, dos calderas y dos máquinas de picar en 1872; un generador de vapor en 1879 y otra máquina de picar en 1889. A partir de este año, las máquinas adquiridas por la fábrica de tabacos fueron todas extranjeras.

56.- AHPS, PN, leg. 15000, fols. 791-802, día 19-4-1876. El precio de la estructura se fijó en 57.000 reales.

57.- AHPS, PN, leg. 1048, fols. 873-875, día 17-4-1886.

58.- AHPS, PN, leg. 14985, fols. 2415-2416, día 22-8-1873. La fábrica siguió consumiendo, no obstante, carbón inglés (AHPS, PN, leg. 15009, fols. 567-569, día 7-5-1878, recoge la llegada de 330 tm. de carbón británico para PW).

59.- AHPS, PN, leg. 1039, fols. 913-916, día 30-4-1884. La suma pagada fue de 20.000 ptas.

60.- AHPS, PN, leg. 1038, fols. 387-391, día 18-2-1884. La suma pagada fue de 27.000 ptas.

71.- ACNS, escribanía nº 1, año 1896, fols. 2595-2618, día 14-12-1896. El objeto de la sociedad sigue hablando de "la explotación de la industria de fabricación de hierros, acero y cual-

quier metal, la fabricación de máquinas de vapor terrestres y marítimas, de toda clase de maquinaria y en general las construcciones mecánicas de todas clases y cualquier otro género de fabricación, industria, comercio y navegación que se estime conveniente emprender (...) así como la compra y venta de fincas, las edificaciones y demás construcciones civiles".

72.- Carta remitida por Federico de la Portilla y de la Portilla, por conducto notarial, a María Luisa Méndez, viuda de Isaías White (ACNS, escribanía nº 1, año 1896, fols. 2543-2545, día 30-11-1896). Lo que María Luisa Méndez pretendía era recuperar las acciones que, en virtud de su condición de socio gestor de PW, había tenido que depositar Isaías White en la caja de la sociedad. Hacia 1899, el enfrentamiento entre los Portilla y los herederos de Isaías White se tramitaba en un juzgado de primera instancia de Sevilla.

73.- Para estos años, véase A. CUBEL (1994); "Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936"; *Revista de Historia Industrial*, 5, pp. 93-119.

74.- Antecedentes e historia de la razón social "Hijos de Miguel Fernández Palacios" (Sevilla, 1947, inédito, pp. 21-23). A juicio del autor de esta obra, la razón más importante del decaimiento de PW fue "la falta de dirección competente".

75.- Aunque sabemos que vivieron temporalmente en la Casa de las Sirenas, edificio situado en uno de los mejores enclaves de la ciudad, la principal riqueza de los Portilla siguió siendo, a lo largo de toda su vida, los terrenos, edificios y existencias de la fábrica. Al contrario que otros sectores de la burguesía local, no invirtieron su dinero en la compra de tierras, si exceptuamos una pequeña suerte de seis fanegas en Alcalá de Guadaira (Archivo del Colegio Provincial de Notarios de Sevilla - ACPNS -, escribanía nº 1, año 1896, fols. 1571-76, día 29-7). Cuando José de las Portilla y Manero falleció, el 7-8-1887, sus únicos bienes consistían en 270 acciones de PW (AHPS, PN, leg. 1061, fols. 2742-2746, día 20-10-1888). En cuanto a Isaías White, de su precaria situación económica da idea que, "para sus urgencias particulares", tuviera que pedir prestadas 40.000 ptas. el año 1888, hipotecando para ello su casa (AHPS, PN, leg. 1060, fols. 1947-1954, día 18-7-1888).

76.- O, más bien, con la desorganización de la gestión, a la que los compradores de la fábrica atribuyeron el cierre de la misma en 1907.