



El puerto de Saint Thomas: sus flujos, compañías navieras y rutas de vapores de 1865 a 1900

bebafinke@gmail.com

Maria Amelia Finke Brugal¹
Sociedad Cultural Renovación

Resumen

El puerto de Saint Thomas fue un eje clave del comercio caribeño en el siglo XIX, destacándose como puerto libre y centro de conexiones regionales e internacionales. Para realizar este trabajo se empleó un enfoque histórico-analítico basado en fuentes primarias como el *Pilot Journal* y prensa de época, junto a bibliografía especializada, para examinar dinámicas portuarias entre 1865 y 1900.

Saint Thomas operó como un centro redistribuidor que articulaba redes comerciales densas, con predominio de conexiones intercaribeñas. El auge del vapor, la presencia de grandes navieras y el contrabando fortalecieron su actividad económica y su papel logístico. El estudio evidencia que los puertos libres fueron fundamentales en la integración del Caribe al comercio global. Saint Thomas, pese a cambios tecnológicos y geopolíticos, mantuvo su relevancia, destacando la importancia de los pequeños puertos en la economía atlántica.

Palabras Clave

Caribe - Ruta Atlántica - Puerto libre- Redes comerciales - Compañías navieras

¹ María Amelia Finke Brugal. Doctora en Historia del Caribe por la Pontificia Universidad Católica Madre Maestra (PUCMM). Presidenta de la Sociedad Cultural Renovación. Puerto Plata, (República Dominicana). <https://orcid.org/0000-0001-5615-0727>



The port of Saint Thomas: its flows, shipping companies and steamship routes from 1865 to 1900

bebafinke@gmail.com

Maria Amelia Finke Brugal
Sociedad Cultural Renovación

Abstract

The port of Saint Thomas was a key hub of Caribbean trade in the 19th century, standing out as a free port and center of regional and international connections. This study employed a historical-analytical approach based on primary sources such as the Pilot Journal and period newspapers, along with specialized literature, to examine port dynamics between 1865 and 1900.

Saint Thomas operated as a redistribution center that articulated dense trade networks, predominantly inter-Caribbean connections. The rise of steamships, the presence of large shipping companies, and smuggling strengthened its economic activity and logistical role. The study demonstrates that free ports were fundamental to the integration of the Caribbean into global trade. Despite technological and geopolitical changes, Saint Thomas maintained its relevance, highlighting the importance of small ports in the Atlantic economy.

Key Words

Caribbean, Atlantic route, Free port, Commercial networks, Shipping companies

Mapa nº 1. El Puerto de St. Thomas



Introducción

Saint Thomas desempeñó un papel estelar en el entramado comercial que se estableció en el Caribe durante los siglos XVIII y la mayor parte del XIX. Su puerto servía de escala para embarcaciones que navegaban por la ruta, convirtiéndose en un importante centro de negocios, gracias a su ubicación geográfica privilegiada, en la misma entrada del Archipiélago Caribe, su magnífico puerto, la política de puerto libre y la neutralidad danesa. Otro factor que contribuyó a hacer el destino más atractivo fueron las singulares condiciones con que se aprovisionó el puerto para brindar servicios a las embarcaciones que navegaban en el área, tales como: astilleros, carboneras, grandes almacenes, entidades financieras, hospedajes, comunicaciones, seguridad para la navegación, etc. Estas condiciones atrajeron una gran cantidad de embarcaciones y compañías navieras que contribuyeron a generar el importante movimiento marítimo, comercial, financiero y de información que allí se desarrolló.

A pesar de su importancia como puerto libre y centro de conexiones marítimas, financieras y comerciales, la historia de St. Thomas, al igual que muchos de los pequeños puertos caribeños, no ha recibido suficiente atención de los investigadores, por lo que la bibliografía existente sobre la isla es muy limitada. Se cuentan con algunos trabajos muy completos sobre este puerto, su administración o su funcionamiento. Tal es el caso del investigador Eric Gøbel, su artículo

“Management of the Port of Saint Thomas, Danish West Indies, during the Nineteenth and Early Twentieth Centuries”, que es un estudio, de los últimos cien años de este puerto, antes de ser vendida a los Estados Unidos en 1917; el trabajo explica la función del Harbour Master, su personal de apoyo, la infraestructura portuaria y la forma como evolucionó su economía. Otra obra del autor titulada “Shipping through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917”, provee una descripción general, movimientos, informes de aduana, regulaciones y protocolos de manejo del puerto de St. Thomas. Destaca la decisión de la Royal Mail de escoger Charlotte Amelie como sede de sus operaciones, registrando horarios, conexiones, facilidades y mejoras del puerto e informa sobre las grandes compañías navieras, ofreciendo estadísticas sobre la nacionalidad de los barcos que tocaban regularmente el puerto.

Existe, también, una amplia investigación de la historiadora Ángela Pacheco, *Relaciones Comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y St. Thomas: 1814-1867*, que estudia las relaciones comerciales entre estos tres puertos, además de los factores que incidieron en el tráfico comercial marítimo de hamburgueses en Puerto Rico y su incidencia en el comercio regional y trasatlántico. La investigadora Ana María Mesa-Bedoya al estudiar las relaciones entre comerciantes antioqueños y firma internacionales facilita la comprensión del funcionamiento de las redes comerciales que se establecieron en el puerto de St. Thomas y en todo el Caribe.

La investigación del historiador Jorge Elías Caro, “Santa Marta y la isla de Saint Thomas durante el siglo XIX: Relaciones portuarias y comerciales entre el Caribe neogranadino y las Antillas danesas” detalla las particularidades del comercio de la isla danesa con Santa Marta en el caribe colombiano. En esta línea se encuentra la idea de la tesis doctoral “Los caminos del mar: conexiones e intercambios entre Puerto Plata y St. Thomas de 1865 a 1900”, de donde se basan la mayoría de las informaciones contenidas en este trabajo. Esta investigación viene a llevar un vacío en el estudio del puerto libre danés, así como la importante relación con el puerto dominicano de Puerto Plata. Por otro lado, Han Jordaan y Víctor Wilson destacan la historia del puerto holandés de St. Eustatius, el danés de St. Thomas y el sueco de St. Bartolomé, su progreso económico, desgracias y ruinas durante el siglo XVIII, los cuales sacaron provecho de su condición de puerto libre

para servir de estaciones de tránsito neutrales cuando los puertos regulares se encontraban bloqueados por los conflictos que, frecuentemente, se registraban.

Estas conexiones permitieron a otros pequeños puertos caribeños desarrollar su producción, satisfacer sus necesidades de consumo y la posibilidad de enlazar ese mercado con el resto del mundo. El movimiento marítimo y comercial establecido en el espacio atlántico definió tanto los patrones de producción como los de consumo e incentivó la circulación de carga y pasajeros, así como cambios en múltiples aspectos económicos, políticos y sociales².

Antecedentes históricos

Las islas ocupadas por los daneses, calificadas al inicio por los conquistadores españoles como "islas inútiles", luego conocidas como Islas Vírgenes danesas, se encontraban estratégicamente localizadas en el centro de las rutas marítimas que comunicaban el Caribe tanto con norte América y Europa como con las demás islas del Caribe, jugaron un papel de vital importancia en el entramado comercial que se estableció en este espacio durante el siglo XIX³. La necesidad de un espacio no comprometido en los frecuentes conflictos entre las potencias europeas durante los siglos XVIII y XIX, fue aprovechado por otros gobiernos europeos para implementar los puertos libres, espacios que propiciaron el desarrollo de redes comerciales, las cuales se expandieron y contribuyeron al crecimiento económico y social de diferentes ciudades puertos en el Caribe.

Tal es el caso de los puertos holandeses de Curazao y St. Eustatius (Statia), el danés de Saint Thomas o San Bartolomé instalado por los suecos, donde se asentaron comunidades de comerciantes quienes, por un lado, se convirtieron en intermediarios indispensables en el abastecimiento de los colonos españoles, limitados por las disposiciones monopólicas de ese reino. Por otro lado, este comercio permitía el acceso a los demandados productos coloniales al mercado atlántico; es decir, estas islas actuaron como una polea que facilitaba el comercio,

² Jenifer Wolf. *Isla Atlántica. Puerto Rico, circuitos antillanos de contrabando y la formación del mundo Atlántico, 1580-1636*. Editorial Doce Calles, Colección Antilia. 2022. 17,18.

³ Jeannette Allis Bastian, "Question of Custody: The Colonial Archives of the United States Virgin Islands". *The American Archivist*. Vol 1. 64 (Spring/Summer 2001). 98
<https://americanarchivist.org/doi/pdf/10.17723/aarc.64.1.h6k872252u2gr377>

por lo que eran consideradas piezas clave en el entramado comercial que se formó durante la época⁴. De igual forma, los bajos impuestos y pagos requeridos para el ingreso portuario hicieron de estos puertos libres espacios muy atractivos para los negocios⁵.

La visión empresarial fue inherente al establecimiento en estos puertos libres, los holandeses fueron pioneros en este tipo de desarrollo en la región y como ninguna potencia europea quería quedarse fuera del negocio de productos coloniales, le siguió Dinamarca, Suecia, entre otras. El modelo empresarial para el comercio colonial danés se materializó, con la formación, en 1671, de la "West India Company". En 1674 se fusionaron los intereses esclavistas en Guinea con el comercio caribeño en la "Royal Chartered Danish West India and Guinea Company", que detentaría la administración de estos enclaves por más de ochenta años⁶. En otras palabras, la necesidad de mano de obra para las plantaciones en el Caribe encajó perfectamente con los intereses coloniales daneses, resultando de esta unión un lucrativo comercio triangular que benefició grandemente a St. Thomas.

John Knox, pastor de la Iglesia Holandesa Reformada, aseguraba que 1685 marcó un hito en el futuro de la isla, al tomar la decisión de abandonar la agricultura y enfocar los recursos en la promoción del comercio sacando provecho de su excelente puerto. Desde 1687, se impulsó la migración como política de crecimiento económico, lo que produjo se integraran a la colonia familias protestantes francesas procedentes de St. Christophe temerosas de persecución luego de la revocación del edicto de Nantes⁷. También empezaron a llegar las primeras familias judías, las cuales venían mayormente de Curazao y descendían de aquellos expulsados de España, llamados sefarditas. Posteriormente, la

⁴ Michael Jarvis. *In the Eye of All Trade: Bermuda, Bermudians, and the Maritime Atlantic World, 1680-1783*. University of North Carolina Press. 2010.189. Nellis M. Crouse. *The French Struggle for the West Indie 1665-1713*. Columbia University Press. 1943.

⁵ Han Jordaan. Victor Wilson, Victor. "The Eighteen-Century Danish, Dutch and Swedish Free Ports in the Northeastern Caribbean". En Oostindie, G., Roitman, J. *Dutch Atlantic Connections 1680-1800*. Boston. Brill. 2014. 307-308.

⁶ Ole Feldbaeck, "The Danish trading companies of the seventeenth and eighteenth centuries". *Scandinavian Economic History Review*. 34:3, 204-218, DOI:10.1080/03585522.1986.10408070
<https://doi.org/10.1080/03585522.1986.10408070>

John Knox. *A historical account of St. Thomas, W.I.* Charles Scribner. 49,56,58.
<https://babel.hathitrust.org/cgi/imsrv/download/pdf?id=loc.ark%3A%2F13960%2Ft93785m8n;orient=0;size=100;seq=11;attachment=0>

comunidad se fortaleció con los refugiados de la revolución de St. Domingue y otros procedentes de St. Eustatio o Statia, quienes dieron continuidad a sus negocios desde la isla danesa, aumentando las redes comerciales instrumentadas⁸.

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, la revolución industrial y el crecimiento poblacional en ambos lados del Atlántico produjo un aumento en la demanda de comida, de materias primas y de mercancías, que transformaron el ritmo del comercio, la navegación y propiciaron un aumento considerable en las transacciones comerciales que hicieron florecer la colonia. En 1754, el Rey decidió adquirir los derechos de la compañía y administrar las colonias directamente, permitiendo el libre ejercicio del comercio a cualquier súbdito de la corona danesa⁹. Para el historiador Antonio Gutiérrez Escudero, la clave del éxito danés para maximizar los beneficios obtenidos en sus dominios caribeños fue “una hábil política de libertad comercial, intenso contrabando y perseverancia en sus acciones”¹⁰

La declaración de St. Thomas como puerto libre incentivó la presencia de comerciantes y de vapores que desarrollaron redes mercantiles marítimas de importancia, tanto para este puerto como para los demás puertos que se conectaron a través de todo el Caribe. Charles E. Taylor destacaba el notable cambio en la vida de la isla posterior a esta declaración de puerto libre; por ejemplo, la bahía estaba siempre llena de barcos, se instalaron ricos comerciantes y el pueblo creció rápidamente, así como la actividad comercial¹¹. La política de absoluta libertad religiosa interesó a un segmento poblacional que, a la vez de ser perseguido por su credo, poseía importantes conexiones de negocios y capitales: los judíos, quienes daban continuidad a la dualidad contrabando y negocios formales, que tenía lugar en el mar Caribe desde el inicio de la colonización europea. Estos puertos libres constituyeron espacios facilitadores del comercio en

⁸ Judah M. Coen. “A History of the Jewish Community of St. Thomas, U.S. Virgin Islands”. Cambridge University Press. *AJS Review*, Vol. 29, No. 2 (Nov. 2005). 2,12. <https://www.jstor.org/stable/4131749?seq=1>

⁹ Gobel. Erick. “Danish trade on the West Indies and Guinea 1671-1754”. *Scandinavian Economic History Review*. 1983. 22. <https://doi.org/10.1080/03585522.1983.10407999>. Juan Bosh. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro*. Ediciones Fundacion Juan Bosch. 2017. 286,287.

¹⁰ Antonio Gutiérrez Escudero. “Franceses, daneses y holandeses en el caribe en la era de la Revolución. el nacimiento de Haití. Últimos tiempos de la Alaska rusa” en *Historia de las Américas*. Coord. por [Luis Navarro García](#), Gráficas Rógar S.A. 1991. 425.

¹¹ Edwin Taylor. *An island of the sea. Descriptive of the past and present of St. Thomas*. St. Thomas, D.W.I. Taylor’s Bookstore. 1896. 12. <https://archive.org/details/islandofsea00tayl/page/n7/mode/2up>

varias vertientes como: depósitos de mercancías, centros financieros, de información, conexión de pasajeros y mercaderías en el Caribe y con el resto del mundo¹².

La mayoría de los judíos que se instalaron en St. Thomas eran los llamados “Port Jews” o *judíos de puerto*, cuyas habilidades y tradición marítima encajaban perfectamente en esta sociedad, dominaban múltiples lenguas: español, holandés, francés e inglés¹³, poseían una gran experiencia y contactos comerciales los cuales utilizaron para ampliar las posibilidades de negocios de las redes comerciales establecidas con otros judíos, tanto en América como en Europa¹⁴. Lideraron el tráfico de esclavos, los negocios ocultos y el comercio de textiles en el Caribe, en especial con las colonias españolas, pero, sobre todo, introdujeron el crédito en sus relaciones comerciales, logrando desarrollar un sistema que traspasaba fronteras y se extendió hasta los más apartados rincones de producción de los productos coloniales¹⁵.

La expansión del capitalismo, producto de la revolución industrial, dio inicio a un proceso de penetración de las potencias del Atlántico norte que se consolidó en el siglo XIX con el surgimiento de las repúblicas independientes en Hispanoamérica y con la utilización de los puertos libres holandeses, daneses y suecos para acceder los mercados coloniales. Saint Thomas tomó ventaja de su cercanía con las colonias españolas, británicas y francesas para convertirse en un importante centro de negocios de la región¹⁶ utilizado, sobre todo, para infiltrar el monopolio español. Los artículos que llegaban a St. Thomas procedentes de “Hamburgo (Prusia)” eran transportados a Puerto Rico, las demás Antillas Mayores y parte del territorio continental. Este comercio indirecto era practicado de igual manera, a través de las islas de St. Bartolomé, así como las colonias francesas Guadalupe y Martinica¹⁷. Las mercancías alemanas eran transportadas a St.

¹² Jarvis. *In the Eye of All Trade*.

¹³ Aimary Caron. *The port jews of Charlotte Amalia in 1803*. Caribbean Genealogy Library. 2013. <http://cgl.vi/pages/Caron/PortJews.pdf>

¹⁴ Judah M. Coen. *Though the sands of time*. Brandeis University Press. 2012. 14.

¹⁵ Antonino Vidal Ortega. “La migración judía al Caribe en la temprana edad moderna”. Santo Domingo, *Periódico El Caribe*, 22 de enero de 2021.

¹⁶ Antonino Vidal Ortega. “La integración del Caribe al comercio internacional en el siglo XIX”. *Periódico El Caribe*. 21 febrero 2020. www.elcaribe.com.do/gente/cultura/la-integracion-del-caribe-al-comercio-internacional-en-el-siglo-xix/

¹⁷ Jorge Elías-Caro. “Santa Marta y la isla de Saint Thomas durante el siglo XIX: Relaciones portuarias y comerciales

Thomas en barcos ingleses y hanseáticos, continuando su viaje a las colonias españolas en embarcaciones de bandera española.¹⁸

Charlotte Amalie creció en todas las direcciones, de forma tan armónica que, a finales del siglo XIX, una descripción aparecida en el periódico local registraba que sus casas blancas, de techos rojos, colocadas sobre las colinas se reflejaban en las aguas azules de la bahía, haciendo que vista desde el mar parecía una ciudad de juguetes,¹⁹ Su magnífica bahía era un imán que atraía tanto a sus habitantes, visitantes y a potenciales inversionistas por su buena ubicación, facilidades y condiciones naturales.

El puerto

Variadas razones explican el bien ganado título de “Emporio de las Antillas” que identificaba a St. Thomas durante el siglo XIX: la gran cantidad de compañías “trans-atlánticas” que visitaban regularmente su puerto, sus facilidades naturales o desarrolladas, su capacidad de servir de almacén regional de mercancías, la gran actividad marítima regional, entre otras. Pero sobre todo jugó un papel de mucha importancia para los pequeños puertos de la ruta atlántica, que encontraban en St. Thomas un centro de negocios que le permitía conectar, tanto con el resto del Caribe como con los puertos internacionales, durante la mayor parte del siglo XIX. Como resaltaba Eric Gøbel, la implementación y la consistencia de esta política de puerto libre convirtió el puerto danés en un centro marítimo internacional y un almacén de distribución de gran importancia en las Indias Occidentales²⁰. Angela Pacheco, por su parte, destacaba su rol como centro redistribuidor de mercancías las cuales provenían de varios continentes, se encontraban allí géneros estadounidenses y europeos, como alemanes, ingleses y franceses²¹.

entre el Caribe neogranadino y las Antillas danesas”. Revista Amauta. Ene-Jun 2016. ISSN 1794-5658. No. 27. 139. Dialnet-SantaMartaYLaislaDeSaintThomasDuranteElSigloXIX-56461.pdf

¹⁸ Michael Zeuske. “Bajo la bandera prusiana. Cónsules y comerciantes alemanes en el Gran Caribe 1800-1900”. *Academia.edu*. 16,18,110,122 <http://uni-koeln.academia.edu/MichaelZeuske/Books>

¹⁹ Periódico St. Thomas Tidende 25 enero de 1896.

²⁰ Erick Gobel. “Shipping through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917”. Birgit Sonesson. *Puerto Rico's Commerce, 1835-1865; From Regional To World Wide Market Relations*. New York. Tesis Doctoral de Filosofía, New York University. October 1985. 158.

²¹ Angela Pacheco. *Relaciones Comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y St. Thomas: 1814-1867*. Morelia. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas 2012. 33,42.

El plan de crecimiento del puerto se inició en 1802, cuando se instalaron anillos de amarre y de sujeción a lo largo de la costa junto con una boya de anclaje sólida, en el centro del atracadero, para ampliar sus facilidades. La estrategia de priorizar el comercio hizo que los daneses se enfocaran en el desarrollo del espacio portuario y su acondicionamiento, por lo que, en 1839, implementaron un muelle de reparaciones, que servía a grandes barcos y colocaba a St. Thomas en una posición más competitiva²². Este centro de reparación de vapores resolvía cualquier trabajo en hierro, pudiéndose fabricar ejes o calderas de cualquier tipo, lanchas de hierro, reparar hélices y se ofrecía el servicio de estiba para carga y descarga de los buques. Además, tenían disponibles para los usuarios servicios con tecnología de punta, tal que: estación de telégrafo, servicios médicos, hielo, entre otros. De igual forma estaba disponible mano de obra especializada como contratistas y carpinteros navales²³.

La instalación de una nueva estación de carbón, en 1841, daba continuidad a una política de servicios que facilitaban el buen funcionamiento del comercio en este puerto franco, permitiendo el abastecimiento de cualquier barco en el área, este producto era vital para la transportación marítima y constituía un atractivo más del puerto de Charlotte Amalie²⁴. La compañía W. Bröndsted & Co, representantes de la Cory Brothers & Co. contaban con un importante depósito que le permitía ofrecer servicios 24 horas, para barcos de vapor de hasta 27 pies. Entre sus clientes se encontraban la "United States & Brazil Mail Steam ship company, Vapores Correos de Larrinaga & Co., Empresa Marítima Puertorriqueña, Empresa de Vapores de las Antillas de Ramon de Herrera", que utilizaban esa parada en su ruta regular²⁵.

Basado en estudios realizados por la Marina Real Danesa, en 1862, el parlamento resolvió la adecuación general del puerto, mediante un sistema de draga, construido en los astilleros de Copenhague e instalado en 1864. Estos

<https://drive.google.com/file/d/1nCDrC24iDtAri9yuENDfJ5QC6Pm6fmwn/view>

²² Erick Gobel. "Management of the Port of Saint Thomas, Danish West Indies, during the Nineteenth and Early Twentieth Centurie"s. *The Northern Mariner /Le Marin du nord*, VII, No. 4 (October 1997). 51,54.

https://www.cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol07/tnm_7_4_45-63.pdf

²³ Taylor. *An island of the sea*. 28. <https://archive.org/details/islandofsea00tayl/page/n7/mode/2up>

²⁴ Gobel. "Shipping through the Port". 164.

²⁵ St. Thomas Tidende, 9 de agosto 1884.NACP

trabajos de eliminación de arrecifes y dragado actualizaron las condiciones del puerto al calado de los nuevos barcos transatlánticos²⁶.

Otra de las ventajas de este puerto era que a través de St. Thomas se realizaba la conexión más rápida con la costa del Pacífico: Nueva Zelanda, Australia y California. La idea estadounidense de construir un ferrocarril que atravesara el Istmo de Panamá, a mediados de siglo, interesó a los directores de la empresa, ya que ese desarrollo, ofrecía múltiples posibilidades de aumentar los negocios de la compañía²⁷. En los inicios de esta ruta existía un servicio de mulas que permitía atravesar el Istmo de Panamá y continuar el viaje a través del Pacífico²⁸. La utilización del Istmo por las compañías de correo inglesas y americanas ofrecía una nueva vía, más fácil y rápida, para conectar el oriente y el occidente, tanto para los viajeros de Nueva Zelanda como para los de China y Japón²⁹.

Movimiento portuario

A inicios del siglo XIX los negocios continuaron creciendo, aunque cambiaron de nacionalidad. La independencia de las colonias españolas proporcionó nuevos socios entre los nacionales de Colombia, Venezuela y Panamá. Esta época fue de gran importancia para la isla ya que progresivamente se convirtió en el eje central del comercio del Caribe y América Central con Estados Unidos y Europa, además, de pieza clave en las comunicaciones con el viejo continente. Su posición respecto a Europa propició que, en 1835, la *British Mail Packets* de Falmouth comenzara a tocar dos veces por semana Charlotte Amalie³⁰.

El importante papel jugado por St. Thomas en relación con el mercado internacional ha sido bien ponderado por los autores que han estudiado este puerto, el flujo de embarcaciones era considerable y muchas compañías internacionales tocaban regularmente el destino, pero los datos del *Pilot Journal* muestran la gran cantidad de conexiones a nivel regional que tenían lugar,

²⁶ Gobel. "Management of the Port". 51-55

²⁷ St. Thomas Tidende, 21 de noviembre 1874.NACP

²⁸ Gobel. "Shipping through the Port". 161.

²⁹ St. Thomas Tidende, 22 de abril 1868.NACP

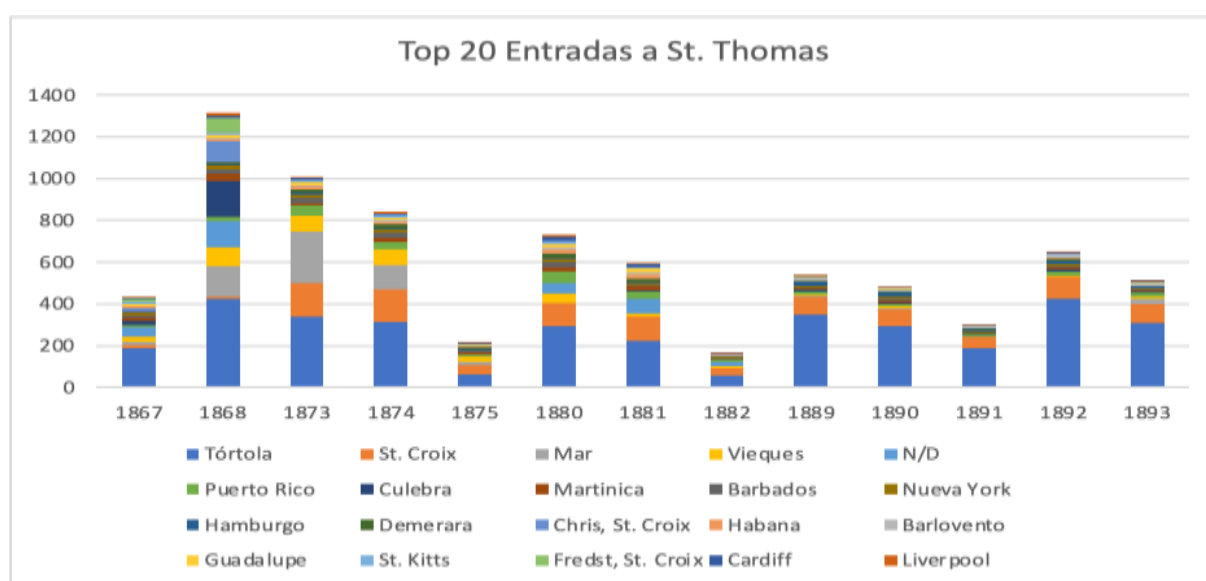
³⁰ Gobel. "Shipping through the Port". 158

permitiendo la comunicación y distribución de la carga, información y personas a nivel de la región del Caribe. Además, cuando se analiza la información sobre el ingreso al puerto de Charlotte Amalie, notamos que existía un movimiento de entrada mucho más importante a nivel regional que a nivel internacional, con gran variedad de lugares de procedencia.

Tabla No. 1

TABLA ENTRADA AL PUERTO DE ST. THOMAS

Datos relativos a la procedencia de las embarcaciones



Fuente: Tesis “Los caminos del mar: conexiones e intercambios entre Puerto Plata y St. Thomas de 1865 a 1900

Entre 1867 y 1893, los 14 años utilizados para el estudio, se constata que fue Tórtola el destino con que St. Thomas tuvo mayor correspondencia. De 1889 a 1893 más del 47% de las entradas provenían de este destino. El segundo lugar, del 1874 al 1893, correspondió a otra de las Islas Vírgenes Danesas, St. Croix., La tercera posición correspondió al acápite “mar” durante los años 1868, 1874, 1880 a 1882 y 1893; Vieques en 1867 y 1875, St. Croix en 1873 y finalmente aparece Hamburgo durante los años de 1889 a 1892³¹. La categoría “mar” aun cuando generalmente era asociado con salidas a pescar, por la carga que generalmente traía, podía

³¹ National Archives of College Park (NACP) Pilot Journal, entrada al puerto. Se utilizaron aleatoriamente los años:1867,1868,1873,1874,1875,1880,1881,1882,1889,1890,1891,1892,1893

incluir lastre, diversas, misceláneas y hasta palmeras, cable telégrafo y cañones, lo cual en algunos casos resultaba poco informativo y en otros, sospechoso por lo increíble de su origen, lo que daba inicios sobre la importancia del contrabando en la región, y específicamente en St. Thomas.

El manejo de la información facilitaba el comercio oculto o contrabando, explicaba el historiador Jorge Elías-Caro, que "Estas entradas ilegales se pueden evidenciar en los Archivos Históricos al hallar un sinnúmero de registros de embarcaciones como en lastre", se hacía cuesta arriba creer que un trayecto de varias semanas, "con la logística y el menaje que eso implica para la manutención de la tripulación-, y solo cargar agua de mar en sus bodegas". Se hablaba de un viaje de ida y vuelta que no beneficiaba "ni a los armadores o propietarios de las naves, ni... los tripulantes"³², lo que faltaba a la racionalidad económica. Prueban esta idea los registros contenidos en el "*Pilot Journal*" y recogidos en este trabajo, donde la mayoría de los productos que entraban al puerto danés eran los catalogados como "lastre" y "diversas".

En relación con los datos de salida de embarcaciones, siempre de acuerdo con el *Pilot Journal*³³, de los 18 años estudiados, 9 de estos se dirigían mayormente a Hamburgo, 1886, 1888, 1889, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897 y 1899, con porcentajes que iban de 14 hasta 20%; el liderazgo de 1885 fue compartido con Haití con 28% cada uno. Ese último país fue el destino más utilizado durante 1884, con 11.9 % de todas las salidas.

A mediados de siglo XIX, Puerto Rico era uno de los mayores receptores de las importaciones de St. Thomas, Knox estimaba estas en 5 millones, de los cuales alrededor de 2 millones se dirigía a Puerto Rico y el resto a las islas de Santo Domingo, Cuba, Curazao y las Islas Windward, entre otros lugares (Knox 108). Al estudiar el *Pilot Journal* se aprecia que este destino manteni2a su importancia, a partir de 1882, Puerto Rico fue el segundo destino líder en las salidas en ese año y en 1883 con 16.9 y 13.6 % del total; de igual manera, en 1887 con 15.9 %; en 1890

³² Elías-Caro. "Santa Marta y la isla de Saint Thomas". 139.

³³ NACP. *Pilot Journal*. Libros salida embarcaciones, se utilizaron los años de 1882 a 1899, NACP

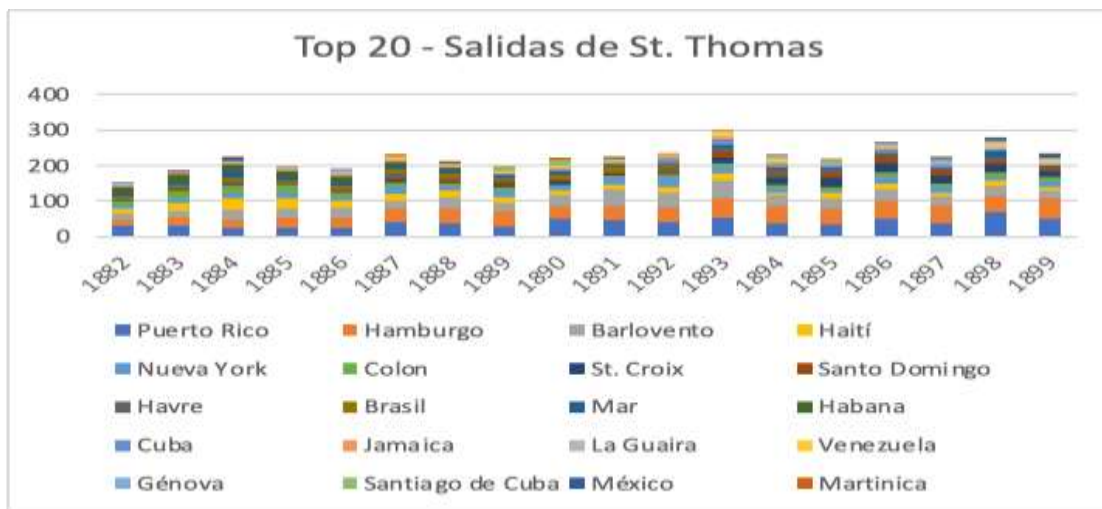
con el 20%; en 1898 con 22% y compartió protagonismo con Barlovento en 1891 con 19% cada uno³⁴.

Tanto los datos de salida como los de entrada reflejan el peso que tenían las conexiones regionales en St. Thomas, sobre todo con Tórtola, Puerto Rico, Barlovento y Haití. Definitivamente el movimiento de embarcaciones era mucho mayor a nivel regional que internacionalmente, el hecho de que más de la mitad de las embarcaciones que salían de Charlotte Amalie se dirigían a Hamburgo, reflejaba el peso de Europa, específicamente ese puerto Hanseático, en el comercio transoceánico, que se realizaba a través del puerto danés. Otros destinos recurrentes eran Colón y La Habana en el Caribe, New York, entre otros.

Tabla No. 2

TABLA SALIDA DEL PUERTO DE ST. THOMAS

Datos relativos al destino de las embarcaciones salientes



Fuente: Tesis “Los caminos del mar: conexiones e intercambios entre Puerto Plata y St. Thomas de 1865 a 1900

Diferentes tipos de embarcaciones circulaban en los mares del mundo y tocaban los puertos del Caribe, los datos del “*Pilot Journal*” reflejaban no solo los datos del puerto si no, también, los cambios ocurridos en la navegación. En los primeros años vemos que se utilizaban embarcaciones de poco calado, como

³⁴ NACP. Pilot Journal.

bergantín, goleta, barco, principalmente y se nota como el vapor va tomando protagonismo. En 1882 el tipo de embarcación que más frecuentemente entraba a ese puerto eran los barcos, con porcentajes que iban de 27.4 % en 1882 hasta 56.6% en 1892; hasta el año 1890, las goletas registraban el segundo, pero a partir de 1891, el vapor ocupaba esta segunda posición. Si analizamos el renglón de salida, el vapor fue protagonista durante los últimos 18 años del siglo XIX, con valores porcentuales siempre mayores de 88.8% excepto 1898 que solo alcanzó 84.3 %. La segunda, tercera y cuarta posición de esta categoría era mayormente ocupada por naves militares, como vapor de guerra, fragata y corbeta, aunque también en algunos años se registraban cruceros y yates de vapor³⁵.

Estas informaciones indican que las embarcaciones pequeñas traían la producción de las islas del Caribe y tierra firme al puerto danés y los vapores, que eran de mucho mayor capacidad, sacaban a distancias mayores esa producción. Todo este intercambio que unía el Caribe, América con el resto del mundo estaba enmarcado por un movimiento marítimo militar que se apreciaba en la presencia permanente en los registros, tanto de entrada como de salida, de corbetas, fragatas, vapor de guerra, entre otros, reflejaba la presencia de las potencias mundiales en el Caribe y la lucha de poder que tenía lugar en este espacio.

Navieras y rutas de vapor.

Todo este movimiento comercial se realizaba gracias a compañías de transporte marítimo que conectaban los productores con sus mercados, formando redes comerciales que estimulaban el comercio y "funcionaban como estructuras facilitadoras de la circulación" de mercancías, información, ideas³⁶ y pasajeros. El hecho de ser Charlotte Amalie el puerto más cercano a Europa constituyó, sin lugar a duda, una de sus mayores fortalezas, especialmente durante la primera mitad del siglo XIX, cuando se estableció como el centro del intercambio europeo y norteamericano para la región del Caribe, por lo que se remitían registros a cientos de barcos que circulaban en las diferentes rutas de occidente ³⁷. Se establecieron

³⁵ NACP. Pilot Journal, tipo de embarcaciones.

³⁶ Ana María Mesa-Bedoya, Ana María. "Redes comerciales en la segunda mitad del siglo XIX: comerciantes antioqueños y firmas extranjeras" Medellín. *Historelo.rev.hist.reg.local* vol.12 no.24 May/Aug. 2020. 12-13

³⁷ Victor Wilson. *Commerce in Disguise. War and Trade in the Caribbean Free Port of Gustavia, 1793- 1815*. Åbo Akademis förlag | Åbo Akademi University Press Åbo, Finland, 2015. 253.

allí importantes compañías de transporte, de diferentes partes del mundo, lo que permitió desarrollar un movimiento comercial que lo convirtió en parada intermedia y un referente en las Indias Occidentales durante muchos años.

Una de las primeras navieras en aprovechar estas ventajas fue la "Royal Mail SteamPacket Company", importante empresa de transporte inglesa, que, a pesar de ser considerada pública, contaba con un capital accionario privado a quien responder y al propio tiempo, suscribía acuerdos con el gobierno inglés para el manejo de la correspondencia, por lo cual recibía subsidios del estado. Dicho de otro modo, este hecho proporcionaba un carácter semi oficial y evidenciaba su importancia, teniendo en cuenta que la flota inglesa era, por mucho, la más importante en la región.

En 1839, la compañía instaló su centro de operaciones caribeñas en Charlotte Amalie, enviando sus barcos de correo directamente desde Southampton, lo que incluyó ese puerto en la vasta red de comunicación marítima estructurada por esa compañía. La eficiencia de los servicios que ofrecía este puerto, así como su plataforma de reparaciones y su sistema de abastecimiento de combustible, hizo que esa compañía lo eligiera su centro de operaciones para carga y pasajeros³⁸. El primer contrato para el servicio de correo firmado por la empresa databa del 20 de marzo de 1840, con una vigencia de 10 años, se hizo efectivo casi dos años más tarde, el 1ro de enero de 1842³⁹.

El 7 de septiembre de 1871, la oficina postal de St. Thomas, hace público el acuerdo formal a que se llegó con la Royal Mail SteamPacket Company, que proveería un servicio especial de correo entre St. Thomas, Puerto Rico y la República Dominicana, con una frecuencia de dos veces al mes. Se establecía una salida a principios de mes para "St. Johns, Pto. Rico, Fajardo, Arroyo, Ponce, Mayagüez, Aguadilla, Porto Plata" y la otra a mediados del mes para "St. Johns, P. Rico, Arroyo, Ponce, Mayagüez, Aguadilla, Santo Domingo (City)". La Royal Mail Company fue la primera en establecer una línea de correo por vapor a Sur América. También existía un contrato, firmado entre el director del correo británico y la compañía

³⁸ Gobel. Shipping through the Port. 159.

³⁹ NACP. St. Thomas Tidende 21 de noviembre 1874.

Lloyd de Bremen para el transporte de correspondencia hacia algunos puntos de Venezuela, Centro América y Nueva Granada desde Southampton⁴⁰.

El servicio de correo era muy importante, pero ante todo debía ser rentable, los objetivos estaban claros, primero, los negocios; el informe a los accionistas de medio año 1881, establecía que no visitaban puertos donde no le pagaran o le significara algún beneficio⁴¹. Los productos tropicales que más comúnmente se comercializaban a través de la Royal Mail Steam Packet Company, entre St. Thomas y los puertos que servía esa empresa eran: Café, cacao, tabaco, índigo, cera y miel de abejas, algodón jengibre, cigarros, sombreros Panamá entre otros. La tarifa de transporte correspondiente a cada producto era fija de acuerdo con la medida estipulada y debía ser pagada en el puerto de embarque⁴².

A mediados del siglo, la Royal Mail Steam Packet Company manejaba las cuatro rutas de viajes inter coloniales con St. Thomas como eje distribuidor. Como ya se estableció, se utilizaban pequeños barcos para distribuir la carga a diversos destinos en el Caribe y Centro América⁴³. Una de estas era la ruta Atlántica y Chagres, utilizando como puerto de salida Southampton, visitaba dos veces al mes St. Thomas y los puertos colombianos de Santa Marta, Cartagena, luego Chagres y Greytown, para regresar de nuevo por los mismos puertos a su lugar de origen. La segunda ruta era identificada "*The Jamaica and Mexican route*", saliendo de St. Thomas visitaba Puerto Rico, Jamaica y los puertos mexicanos de Veracruz y Tampico, para hacer la ruta de vuelta por esos mismos puertos una vez al mes. Otra de las rutas que servía el Caribe, como la anterior, salía del puerto danés, seguía a Puerto Rico, Jacmel, Jamaica, Habana, Honduras y regresaba por la misma vía. La última, también salía de St. Thomas continuaba por las Antillas Menores hacia St. Kitt's, Nevis, Montserrat, Antigua, Guadalupe, Dominica, St. Lucía, Barbados, Demarara, para retornar por esa misma vía dos veces al mes⁴⁴.

En 1871, el crecimiento de los negocios de la empresa produjo un aumento en la frecuencia de los viajes del correo entre St. Thomas y Puerto Rico de uno a

⁴⁰ NACP. St. Thomas Tidende, 8 de septiembre 1871.

⁴¹ NACP. St. Thomas Tidende, 26 de noviembre 1881.

⁴² NACP. St. Thomas Tidende, 16 de febrero 1876.

⁴³ Gobel. "Shipping through the Port". 158.

⁴⁴ Knox. *A historical account*. 269,2720.

dos por mes. Por otra parte, a principios de 1872, se agregó una línea adicional entre Southampton, Cherbourg, Lisboa, Brasil y el Río de la Plata que cubría el sur del continente americano. Al año siguiente, se abrió otra línea hacia las Indias Occidentales, que visitaba puertos no incluidos en los contratos de correo.

Con la finalidad de aumentar la comunicación entre Inglaterra y sus colonias la empresa decidió hacer de Barbados su punto de entrada y salida del Caribe⁴⁵. A partir de enero de 1875, la Royal Mail Steam Packet Company's anunciaba once nuevas rutas, atlánticas, caribeñas y continentales, algunas salían de Southampton, otras, de puertos caribeños. Estas rutas cubrían las Antillas Mayores y Menores, el Caribe colombiano y Centro América, uniendo estos puertos con Southampton y facilitando la comunicación regional.

Existían tres rutas intercontinentales con salida de Southampton, una se conectaba a través de St. Thomas y dos utilizaban Barbados. Una de estas, nombrada "EXTRA", continuaba, luego de su visita a las Indias Occidentales, hacia Havre y Bremen y la otra conectaba con Plymouth y Cherbourg antes de terminar en Southampton. Entre las rutas con salida desde puertos caribeños, cuatro lo hacían de Charlotte Amalie, dos de las cuales recorrían las Antillas Mayores, otra las Antillas Menores y la ruta mexicana. Desde Barbados se originaban 3 recorridos que incluían solo puertos de las Antillas Menores; uno, salía y llegaba allí; otro terminaba en St. Thomas y otro en Trinidad. La última ruta salía de Jamaica iba a Belice y regresaba a su origen⁴⁶.

Seis años más tarde se produjo otra reorganización en la programación de la empresa, donde se aprecian diferentes cambios, unos de forma, como los nombres que identificaban estas rutas y los días de visita a los diferentes puertos; y otros, que van señalando el nuevo rumbo de la compañía. Se disminuyó la cantidad de rutas en vez de once se registraban ocho; solo visitaban en Puerto Rico el puerto de San Juan y en la República Dominicana el de Puerto Plata, se eliminaron Santo Domingo y Samaná. Curazao fue incluido y se aumentó la frecuencia de visita a las Antillas Menores. Otro cambio por destacar fue el hecho

⁴⁵ NACP. St. Thomas Tidende, 21 de noviembre 1874.

⁴⁶ NACP. St. Thomas Tidende, 25 de noviembre de 1874.

de que la mayoría de las rutas se originaban en puertos diferentes al que terminaban, siempre en el rango de los puertos regularmente utilizados⁴⁷.

Desde 1868, la Royal Mail Packet Compañía contemplaba la posibilidad de mover de St. Thomas su estación de paquetes en las Indias Occidentales, pero esta isla reunía las condiciones imprescindibles para este fin; además de un puerto seguro, tenía instalaciones de abastecimiento de carbón, una ciudad con comodidades para el viajero y facilidades para la carga⁴⁸. De acuerdo con Gøbel, el traslado de la sede de la Royal Mail Steam Packet Company a Barbados, en 1885, tenía que ver con las facilidades de navegación que la invención de los motores de expansión y de triple expansión produjo a partir de 1870⁴⁹. De acuerdo con la prensa local tenía, además, un elemento político, los ingleses no veían con buenos ojos las negociaciones que llevaban a cabo los daneses con su excolonia, los Estados Unidos.

El retiro de la *Royal Mail Steam Packet Company* fue un duro golpe compensado, en parte, con la decisión de la empresa alemana de navegación, *Hamburg America Line*, también conocida como HAPAG, de elegir este puerto como sede de sus operaciones desde 1873. Esta empresa se fundó en 1847 como una línea de correo marítimo. Los primeros barcos de vapor de la compañía fueron el "Borussia" y el "Hammonia", los cuales iniciaron su trayecto regular a New York vía Southampton, el 1.º de junio de 1856⁵⁰. El listado de barcos de esta empresa que dirigían su proa hacia el Caribe eran los siguientes: el *Bavaria*, que estaba agendado para hacer la ruta del mes de enero; el *Allemania*, que realizaba la travesía a principios de febrero, seguido por el *Borussia* a finales de ese mismo mes; en marzo operaba el *Franconia*, con salida a principios de mes y el *Theronia*, a finales; por último, se utilizaba el *Rhenania* para salir en abril. Este mismo esquema se repetía a lo largo del año, dando inicio, de esta forma, a un programa de salidas que funcionaba desde el 23 de enero de 1874⁵¹.

A partir de 1874, la Hamburg American Packet Company, West India Mail Line, que utilizaba tanto veleros como vapores, anunciaba nuevas rutas. Para el

⁴⁷ NACP. St. Thomas Tidende, 16 de noviembre de 1881.

⁴⁸ St. Thomas Tidende, 22 de noviembre de 1868.

⁴⁹ Gobel. "Shipping through the Port". 166.

⁵⁰ NACP. St. Thomas Tidende, 8 de enero de 1896.

⁵¹ Archivo General de la Nación. (AGN). Periódico El Porvenir, 25 enero de 1874.

servicio Inter colonial, es decir para América, tenía dos puntos de conexión, el principal era St. Thomas y el otro Curaçao. Cinco barcos de esta compañía hacían la conexión América con Europa, además de múltiples puertos en diferentes continentes. Desde St. Thomas se visitaba San Juan, Puerto Plata, Cabo Haitiano, Port Au Prince, Gonaïves, Trinidad, La Guaira, Puerto Cabello, Curaçao, Maracaibo, Sabanilla y Colón. A través de este último puerto vía Panamá, se conectaba con todos los puertos del Pacífico y por la vía de San Francisco con China y Japón. La línea que servía las Indias Occidentales también contaba con un arreglo postal con el Gobierno Imperial Alemán⁵². En mayo de 1881 se anunciaba una nueva ruta que cubriría el vapor S.S. Clyclop, la cual salía de St. Thomas e incluía dos puertos dominicanos, Samaná y Puerto Plata y dos puertorriqueños, San Juan y Aguadilla para regresar a St. Thomas de nuevo⁵³.

En 1884 no solo se planteaba la necesidad de cambios tecnológicos que hicieron más eficiente y rentable el negocio de la navegación; además, los técnicos asociaban el futuro de la industria con cambios de sus objetivos de mercado. Un informe recogido en el periódico St. Thomas Tidende planteaba la posibilidad de que las empresas navieras privilegieran el transporte de pasajeros y de paquetes al de carga para soportar los costos de los vapores expresos⁵⁴. Aprovechando la nueva tecnología del vapor, las expectativas y nuevas características del mercado, los dirigentes de la empresa reorientaron los negocios de la compañía incursionando en el transporte de pasajeros. Como resultado se convirtieron en una línea con los más altos estándares del sector, sus vapores expresos, eran los más grandes, rápidos y cómodos de la marina mercante de Alemania, utilizaban tecnología punta de la época⁵⁵, en definitiva, era la empresa naviera más importante de la ciudad-estado de Hamburgo⁵⁶.

La HAPAG tenía sus oficinas principales en un elegante edificio cerca del *Dovenhof*, para finales de febrero de 1899 su flota contaba con sesenta vapores oceánicos en operación y catorce en construcción, contaba, además, con remolcadores y barcos fluviales, entre otros. Esta flota estaba clasificada según su

⁵² NACP. St. Thomas Tidende, 10 de junio de 1874.

⁵³ NACP. St. Thomas Tidende, 21 de mayo de 1881.

⁵⁴ NACP. St. Thomas Tidende, 5 de julio de 1884.

⁵⁵ NACP. St. Thomas Tidende, 8 de enero de 1896.

⁵⁶ NACP. St. Thomas Tidende, 29 de noviembre de 1899.

uso. Los vapores fichados como "P" incluían tanto grandes cargueros como vapores de pasajeros, tal como el "Patricia", "Pennsylvania" o "Pretoria". Los identificados como "A" se dedicaban al comercio asiático, sobre todo.

Para finales de 1899 la compañía, que se encontraba en plena expansión amplió sus facilidades, oficinas y muelles, tanto en Hamburgo como en New York preparándolos para ser usados exclusivamente por ella⁵⁷. Ya finalizando el siglo, la empresa alemana enviaba ocho vapores así como cinco líneas de enlace al mes hacia Charlotte Amalie, las cuales partían y regresaban a este puerto. Esto permitió mantener conectado este puerto con Puerto Rico, Cuba, Santo Domingo, Haití, Jamaica, Colón, Colombia, Guatemala, Costa Rica, Venezuela, Trinidad y Curazao⁵⁸.

Sus muelles contaban con grandes almacenes para la carga y sus naves eran diseñadas para cumplir con las expectativas del mercado. Explicaba la reseña del *Tidende*, que, estos vapores tenían un diseño de líneas muy elegantes y su interior estaba pensado para los gustos más exigentes. Sus facilidades como salones de música y de fumadores o tocadores para las damas habían sido arregladas por los mejores decoradores y talladores europeos. Para minimizar las molestias que conllevaba atravesar el Atlántico, se disponía de cómodas camas y lujosos baños, excelente ventilación, luces eléctricas, espacio en cubierta para ejercitarse, amplio comedor, peluquería, entre otras comodidades.

Además, estos vapores expresos contaban con una tripulación atenta y bien entrenada, formada por un total de 343 hombres que incluían un capitán, un jefe de ingenieros con 23 ingenieros a su cargo; un oficial jefe con 12 oficiales bajo su mando, 30 marinos, mayordomos, azafatas y músicos, entre otros⁵⁹; en resumen, un servicio de primera clase, que respondía a las expectativas del mercado. A finales del siglo XIX, esta compañía manejaba dieciséis líneas que atravesaban el Atlántico, saliendo de Hamburgo con destino a Norte y Centro América y St.

⁵⁷ NACP. St. Thomas Tidende, 29 de noviembre de 1884.

⁵⁸ Gobel. "Shipping through the Port". 168.

⁵⁹ NACP. St. Thomas Tidende, 8 de enero de 1896.

Thomas, donde había establecido su centro de operaciones y sus almacenes de suministro⁶⁰.

Otra compañía que utilizaba St. Thomas como centro de conexiones era la Norddeutscher Lloyd de Bremen. En 1872, esta línea contaba con 6 vapores en operación⁶¹. Su vapor intercolonial *Albatross*, transportaba pasajeros, correspondencia y carga, efectuaba un recorrido bimensual que duraba aproximadamente ocho días en el Caribe. Llegaba a St. Thomas procedente de ese puerto alemán, pasaba por San Juan, Puerto Plata hasta Cabo Haitiano, para luego volver al puerto danés vía Ponce. También realizaba una ruta mensual que, saliendo de St. Thomas, lo conectaba a la tierra firme, pasando por Trinidad, La Guaira, Puerto Cabello y Curaçao para regresar de nuevo St. Thomas. Este vapor hacía conexión con el vapor transatlántico en Charlotte Amalie, el cual debía esperar su regreso “para seguir su viaje á Cherebourg, Sauthampton y Bremen”⁶².

La Empresa de Vapores Españoles Correo de las Antillas conectaba 1866 puertos españoles en Cuba y Puerto Rico, el norte de Santo Domingo y St. Thomas. Con una frecuencia mensual, su vapor “Pájaro del Océano” transportaba correspondencia entre estos puntos y tenía como consignatarios en la Habana a San Pelayo, Pardo y Co. y a don Ramón de Herrera, quien posteriormente manejaba su propia compañía marítima. En St. Thomas era representado por Lamb & Co.⁶³.

Otras líneas europeas navegaban regularmente al puerto danés, como las inglesas, British West India, la Pacific Steam Ship Company, la Leylan Line y la Harrison Line permitiendo la conexión de ese puerto y el Caribe con Liverpool. Los daneses, por su parte, incursionaron en una línea de bajo costo, la West Indian Company, que conectaba mensualmente el Caribe con Copenhague, Rotterdam y Londres, continuaba, además, a varios puertos caribeños⁶⁴.

Dos compañías de navegación francesas operaban en el Caribe durante la segunda mitad del siglo XIX. La “Compagnie Française de Navegation a Vapeur”,

⁶⁰ NACP. St. Thomas Tidende, 29 de enero de 1896.

⁶¹ AGN. El Porvenir, 15 de junio de 1872.

⁶² AGN. El Porvenir, 8 de junio de 1872.

⁶³ NACP. St. Thomas Tidende, 16 de junio de 1886.

⁶⁴ Gobel. Shipping through the Port. 168.

la cual, según registraba periódico *El Porvenir*, ofrecía tres salidas al mes, utilizando Martinica como enlace en el Caribe.⁶⁵ y la “Compagnie Général Transatlantique” (CGT), que utilizando St. Thomas como punto de enlace y sede de sus oficinas, tenía dos tipos de operaciones: las líneas del Atlántico y las líneas Intercoloniales. Las primeras tenían dos itinerarios, con diferentes puntos de salida, uno el Havre y otro Saint Nazaire, ambas terminaban en Veracruz. La línea Havre – Pauillac – Vera Cruz visitaba varios puertos en Europa, el puerto base que era St. Thomas, Ponce, Mayagüez, Puerto Plata, Cap. Haitien, Port-au-Prince, la Habana, hasta regresar a su destino. La línea “Saint Nazaire à la Vera Cruz” era más corta, tocaba Santander en Europa y solo St. Thomas, la Habana y Veracruz en la región del Caribe⁶⁶.

A pesar de que CGT reubicó su sede en Martinica en 1887, continuaba utilizando St. Thomas en algunas rutas. Ese año la compañía anunció cambios en el itinerario de sus líneas Atlánticas, en lo adelante, la que servía los puertos de El Havre, Bordaeux, Haití y La Habana hacía paradas en San Juan, Puerto Plata, Cabo Haitiano, Puerto Príncipe y la Habana, sin variar su enlace en el Caribe, St. Thomas. La de Marsella, Fort-de-France y Haití, pivotaba sus operaciones desde Fort de France e incluía puertos tanto de las Antillas Menores como Mayores en su ruta⁶⁷.

A partir de febrero de 1888, el itinerario de esta última línea se expandió, saliendo de Marsella, hacía escala en Barcelona, Málaga y Tenerife, llegaba al Caribe a Fort de France conectando Saint Pierre, Point-a-Pitre, Basse Terre, Saint Thomas, Ponce, Mayaguez, Santo Domingo y Colon para regresar a Marsella. La primera, identificada como “Havre, Bordeaux, Haití”, salía de Le Havre, seguía a Bordeaux por vía de Panillac, Madere y conectaba en St. Thomas con San Juan, Puerto Plata, Cap Haitian, Port-au-Prince, Jacmel para volver a St. Thomas. Su agente en St. Thomas era S. Lucchetti⁶⁸.

Como se ha visto y gracias a la utilización de las nuevas tecnologías, la navegación expandió sus objetivos de mercado permitiendo el desarrollo del turismo tanto en las Indias Occidentales como en el Mediterráneo. St. Thomas era

⁶⁵ NACP. St. Thomas Tidende, 8 de enero de 1896.

⁶⁶ NACP. St. Thomas Tidende, 1 de marzo de 1884.

⁶⁷ NACP. St. Thomas Tidende, 13 de julio de 1887.

⁶⁸ Gobel. “Shipping through the Port”. 168.

promocionado para el turismo europeo como “un refugio seguro”, destacando la belleza del paisaje, limpieza por todas partes y el Bay Rum, su conocido producto de exportación. El desarrollo del turismo era reseñado en la sección *Winter Cruises*, del periódico *St. Thomas Tidende*. Siguiendo esta línea, la Royal Mail Company ofrecía un programa especial de invierno que salía de New York hacia las Indias Occidentales. Por último, el *Philadelphia*, de la línea Red “D”, salía de New York y visitaba tanto Venezuela como St. Thomas⁶⁹.

La “Hamburg-American Line”, en 1896, tenía dos naves dedicadas a este renglón, la “Columbia”, utilizada para el turismo en las Indias Occidentales y la “Fürst Bismarck” que sirve el Mediterráneo, la cual salía de Génova y su recorrido duraba 36 días⁷⁰. Nuevas líneas de transporte marítimo incursionaron en el mercado turístico e incluyeron Charlotte Amalie en sus rutas. La Quebec Steamship Co., ofrecía servicios tanto de carga como de pasajeros, su itinerario hacía una parada en New York antes de dirigirse al Caribe. En 1897, esta línea promocionaba el vapor *Fontabelle*⁷¹, el *Madiana*, el *Caribbee* y el *Orinoco*. Su representante en St. Thomas era Bröndsted & Co. y luego de St. Thomas visitaba St. Croix y las islas Windward⁷².

La Veloce, Navigazione Italiana a Vapore también incursionó en el mercado de las Indias Occidentales, incluyendo una nueva ruta “West India & Central American”; salía de Génova dos veces al mes, haciendo escala en Barcelona y Gran Canaria. Su puerto de llegada en el Caribe era St. Thomas, para continuar hacia Ponce y Mayagüez, Santo Domingo, Aux Cayes, Jacmel, Puerto Príncipe, Greytown, Limón y Colón, visitando los mismos puertos en su viaje de regreso a Génova. Su representante en Charlotte Amalie era también Bröndsted & Co. A pesar de haber sido construidos para el comercio, los vapores “Las Palmas”⁷³, “Central America” y el “North America”, siguiendo la tendencia de los tiempos, contaban con todas las facilidades de la vida moderna como alojamiento de superior calidad y luz eléctrica para todos sus pasajeros⁷⁴.

⁶⁹ NACP. *St. Thomas Tidende*, 9 de enero de 1897.

⁷⁰ NACP. *St. Thomas Tidende*, 29 de enero de 1896.

⁷¹ NACP. *St. Thomas Tidende*, 9 de junio de 1897.

⁷² NACP. *St. Thomas Tidende*, 21 de agosto de 1897.

⁷³ NACP. *St. Thomas Tidende*, 2 de febrero de 1897.

⁷⁴ NACP. *St. Thomas Tidende*, 11 de agosto de 1897.

Para octubre de 1897, la empresa reorganizó su itinerario, agregando otra línea que servía Barcelona, Tenerife, utilizaba St. Thomas como enlace, para continuar hacia La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Cartagena de Indias, Colón, hasta Puerto Limón. En su camino de regreso, luego de pasar por los citados puertos, antes de llegar a St. Thomas entraba a Ponce, para retornar a los puertos europeos. Una segunda línea seguía la misma ruta excepto que en su camino de regreso salía de Colón, para tomar la vía del norte, dejando fuera el puerto de Santo Domingo, Jacmel, Greytown y Puerto Limón, pero pasando por Puerto Plata⁷⁵.

Aun cuando a finales del siglo XIX el puerto de St. Thomas no tenía el mismo atractivo que tiempos anteriores, conservaba las facilidades que le habían ganado su nombre como una estructura administrativa pensada para facilitar los negocios, sus facilidades portuarias, recursos humanos calificados y los diferentes servicios ofrecidos en Charlotte Amalie lo cual contribuyó a mantener una gran actividad en el puerto de Charlotte Amalie, sirviendo de centro distribuidor del comercio Atlántico, manteniendo su atractivo al ampliar los objetivos del mercado al transporte de pasajeros.

Conclusión

El estudio del puerto de Saint Thomas entre 1865 y 1900 permite comprender la centralidad que alcanzó este enclave dentro del sistema comercial atlántico y caribeño durante el siglo XIX. Su consolidación como puerto libre, sumada a su ubicación estratégica, infraestructura moderna para la época y neutralidad política, lo convirtió en un nodo articulador de redes marítimas, comerciales y financieras que trascendían las fronteras imperiales y conectaban economías regionales con mercados globales.

Lejos de limitarse a un simple punto de escala, Saint Thomas funcionó como un verdadero centro redistribuidor, facilitando la circulación de mercancías, capitales, información y personas. Las conexiones establecidas con puertos como Tortola, San Juan, Haití, Puerto Plata, Habana, Santa Marta, Nueva York, Hamburgo o Liverpool evidencian la densidad de un entramado en el que las rutas

⁷⁵ AGN. St. Thomas Tidende, 9 de octubre de 1897.

intercaribeñas resultaban más dinámicas que las transatlánticas. En este sentido, el puerto danés no solo integró el Caribe al comercio internacional, sino que también permitió a economías locales insertarse en circuitos más amplios de intercambio.

Asimismo, la presencia de grandes compañías navieras y la transición tecnológica hacia el vapor redefinieron las dinámicas de navegación y comercio, consolidando a Saint Thomas como un eje logístico clave. Estas transformaciones no solo impulsaron el comercio, sino que también abrieron paso a nuevas actividades, como el transporte de pasajeros y el incipiente turismo, ampliando los horizontes económicos del puerto. No obstante, es oportuno destacar que los cambios tecnológicos y geopolíticos de finales del siglo XIX incidieron en la progresiva reconfiguración de su papel en la región. A pesar de ello, Saint Thomas mantuvo, durante el siglo XIX, su relevancia como centro de conexiones gracias a su capacidad de adaptación y a las sólidas redes construidas durante décadas.

En definitiva, el análisis de este puerto permite llenar un vacío historiográfico importante y aporta una perspectiva más compleja del funcionamiento del Caribe como espacio dinámico, interconectado y fundamental en la economía atlántica del siglo XIX. El caso de Saint Thomas demuestra que los llamados "pequeños puertos" fueron, en realidad, piezas clave en la articulación de los flujos globales que definieron la modernidad económica de la región.

Fecha de recepción: 18/02/26
Aceptado para publicación: 29/04/26

Referencias Bibliográficas

Bastian, Jeannette Allis. "Question of Custody: The Colonial Archives of the United States Virgin Islands". *The American Archivist*. Vol 1. 64 (Spring/Summer 2001) : 96-114. <https://americanarchivist.org/doi/pdf/10.17723/aarc.64.1.h6k872252u2gr377>

Bosh, Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro*. Ediciones Fundacion Juan Bosch. 2017.

Caron, Aimary. *The port jews of Charlotte Amalia in 1803*. Caribbean Genealogy Library. 2013. <http://cgl.vi/pages/Caron/PortJews.pdf>

Cohen, Judah M. "A History of the Jewish Community of St. Thomas, U.S. Virgin Islands". *AJS Review*, Vol. 29, No. 2 (Nov. 2005). Cambridge University Press <https://www.jstor.org/stable/4131749?seq=1>

"Though the sands of time". Brandeis University Press. 2012.

Crouse, Nellis M. *The French Struggle for the West Indie 1665-1713*. Columbia University Press. 1943.

Elías Caro, Jorge. "Santa Marta y la isla de Saint Thomas durante el siglo XIX: Relaciones portuarias y comerciales entre el Caribe neogranadino y las Antillas danesas". *Revista Amauta*. Ene-Jun 2016. ISSN 1794-5658. No. 27 [Dialnet-SantaMartaYLaIslaDeSaintThomasDuranteElSigloXIX-56461.pdf](http://dialnet-SantaMartaYLaIslaDeSaintThomasDuranteElSigloXIX-56461.pdf)

Feldbaeck, Ole. "The Danish trading companies of the seventeenth and eighteenth centuries". *Scandinavian Economic History Review*. 34:3, 204-218, DOI:10.1080/03585522.1986.21 <https://doi.org/10.1080/03585522.1986.10408070>

Finke Brugal, María. "Los caminos del mar: conexiones e intercambios entre Puerto Plata y St. Thomas de 1865 a 1900" Tesis doctoral de la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra. 2024.

Gøbel, Erik. "Danish trade on the West Indies and Guinea 1671-1754". *Scandinavian Economic History Rievew*. 1983. <https://doi.org/10.1080/03585522.1983.10407999>

"Management of the Port of Saint Thomas, Danish West Indies, during the Nineteenth and Early Twentieth Centurie"s. *The Northern Mariner /Le Marin du nord*, VII, No. 4 (October 1997). https://www.cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol07/tnm_7_4_45-63.pdf

"Shipping through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917". *International Journal of Maritime History*, Volume 6 (2): 19 – December 1, 1994. <https://www.deepdyve.com/lp/sage/shipping-through-the-port-of-st-thomas-danish-west-indies-1816-1917-E6rw4uP0nP>

- Gutiérrez Escudero, Antonio. “Franceses, daneses y holandeses en el caribe en la era de la Revolución. el nacimiento de Haití. Últimos tiempos de la Alaska rusa” en *Historia de las Américas*. Coord. por Luis Navarro García, Gráficas Rógar S.A. 1991.
- Jarvis, Michael. *In the Eye of All Trade: Bermuda, Bermudians, and the Maritime Atlantic World, 1680-1783*. Chapel Hill, United States: University of North Carolina Press. 2010.
- Jordaan, H., Wilson, Victor. “The Eighteen-Century Danish, Dutch and Swedish Free Ports in the Northeastern Caribbean”. En Oostindie, G., Roitman, J. *Dutch Atlantic Connections 1680-1800*. Boston. Brill. 2014.
- Knox, John P. *A historical account of St. Thomas, W.I.* New York. Charles Scribner. 1852.
<https://babel.hathitrust.org/cgi/imgsrv/download/pdf?id=loc.ark%3A%2F13960%2Ft93785m8n;orient=0;size=100;seq=11;attachment=0>
- Mesa-Bedoya, Ana María. “Redes comerciales en la segunda mitad del siglo XIX: comerciantes antioqueños y firmas extranjeras” Medellín. *Historelo.rev.hist.reg.local* vol.12 no.24 May/Aug. 2020.
- Pacheco Díaz, Ángela. *Relaciones Comerciales entre Hamburgo, Puerto Rico y St. Thomas: 1814-1867*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas 2012.
<https://drive.google.com/file/d/1nCDrC24iDtAri9yuENDfJ5QC6Pm6fmwn/view>
- Sonesson, Birgit. *Puerto Rico's Commerce, 1835-1865; From Regional To World Wide Market Relations*. New York. Tesis Doctoral de Filosofía, New York University. October 1985.
- Taylor, Edwin. *An island of the sea. Descriptive of the past and present of St. Thomas. St. Thomas, Danish West Indies*. Taylor's Bookstore. 1896.
<https://archive.org/details/islandofsea00tayl/page/n7/mode/2up>
- Vidal, Antonino. “La integración del Caribe al comercio internacional en el siglo XIX”. Periódico *El Caribe*. 21 febrero 2020.
[/www.elcaribe.com.do/gente/cultura/la-integracion-del-caribe-al-comercio-internacional-en-el-siglo-xix/](http://www.elcaribe.com.do/gente/cultura/la-integracion-del-caribe-al-comercio-internacional-en-el-siglo-xix/)
- “La migración judía al Caribe en la temprana edad moderna”. Santo Domingo, Periódico *El Caribe*, 22 de enero de 2021.
- Wilson, Victor. *Commerce in Disguise. War and Trade in the Caribbean Free Port of Gustavia, 1793- 1815*. Åbo Akademis förlag | Åbo Akademi University Press Åbo. 2015.
- Wolf, Jenifer. *Isla Atlántica. Puerto Rico, circuitos antillanos de contrabando y la formación del mundo Atlántico, 1580-1636*. Editorial Doce Calles, Colección Antilia. 2022.

Zeuske, Michael. “Bajo la bandera prusiana. Cónsules y comerciantes alemanes en el Gran Caribe 1800-1900”. Adademia.edu
<http://uni-koeln.academia.edu/MichaelZeuske/Books>