

El origen de la Casa de Vapores fue una fragata de vela: De J. Julià e Hijo a la Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica, 1877-1906

Martín Rodrigo Alharilla*

Hace más de veinte años, en su libro sobre la historia de los navieros vascos entre 1860 y 1935, Jesús M. Valdaliso lamentaba la escasez de trabajos sobre la marina mercante española, a pesar de que «no era un sector insignificante en la economía nacional» y de que «la flota mercante española se encontraba entre las ocho primeras del mundo en la segunda mitad del XIX». ¹ Desde entonces, se han publicado diversos trabajos que han permitido aportar más luz sobre aquella importante rama de la historia económica española, entre los cuales algunos referidos a Cataluña. ² Conocemos ahora, de forma general, la trayectoria y la evolución de algunos navieros y de algunas navieras que operaron entonces en el puerto de la capital catalana, como la Compañía Trasatlántica o la Compañía Transmediterránea, y contamos también con análisis de otras firmas, como Hijos de José Taya o la Casa Ramos. ³ Disponemos asimismo de diferentes trabajos centrados en la historia del puerto de Barcelona en los últimos doscientos años, pero se echa especialmente en falta un análisis global sobre la marina mercante que tuvo su base en Barcelona en la etapa en que los buques de vapor acabaron desplazando y sustituyendo a los tradicionales veleros mercantes.

El objetivo de este trabajo es ofrecer cierta luz sobre una de las piezas que formaron parte de dicho rompecabezas, con la reconstrucción de la accidentada historia de una empresa armadora de Barcelona entre 1877 y 1906, que tuvo, en ese lapso de tiempo, hasta ocho razones sociales diferentes y que tuvo como gerentes o inversores, en uno u otro momento, a destacados empresarios, integrantes de diferentes sagas armadoras de la ciudad. El análisis detallado de la historia de la citada firma naviera me permitirá proponer una cierta visión de la evolución del sector de la marina mercante de Barcelona a finales del siglo XIX y principios del XX. Debo advertir, sin embargo, que ofrezco aquí un estudio más

* Universitat Pompeu Fabra. Este trabajo forma parte del proyecto colectivo de investigación HAR 2012-39352-C01-01.

1. Jesús M. VALDALISO GAGO, *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública, 1991, pág. 22.
2. Pere PASCUAL I DOMÈNECH, «Desenvolupament de la marina de vapor i crisi de la construcció naval i de la marina mercant catalana», en Francesc CABANA (coord.), *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1991, vol. III, pág. 299-335; Santiago RIERA I TUÈBOLS, *Dels velers als vapors*, Barcelona, Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, 1993; Antoni SELLA y Martín RODRIGO, *Vapors*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2002; y Martín RODRIGO Y ALHARILLA, «Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870», *TST*, 13 (2007), pág. 62-92.
3. Enric GARCÍA DOMINGO, *Hijos de José Taya S. en C. (1915-1926). El miratge de la Gran Guerra*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2007; Martín RODRIGO Y ALHARILLA, *La Casa Ramos, 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2005.

descriptivo que analítico, centrado sobre todo en la evolución jurídica de dicha sucesión de compañías, con especial atención a los socios que las conformaron y a los procesos de cambio en la administración de las mismas.

Arranca mi título de una frase redactada tiempo atrás por el empresario José Gallart Folch (1895-1979), quien publicó sus memorias en edición privada, no venal, fechada en 1971, y donde dedicó un capítulo a la firma armadora barcelonesa de la que había sido principal socio capitalista su propio padre, el indiano puertorriqueño José Gallart Forgas (1838-1898). Se refería a aquella empresa naviera, de la que «oímos siempre [hablar] en nuestra infancia», presentando su proceso de creación de la siguiente manera: «...cuyos inicios debemos resumir escribiendo: el origen de la Casa de Vapores fue una fragata de vela». Se refería, en concreto, a la fragata *Pedro Plandolit*, un buque construido en 1868 en Mahón, por encargo de la firma barcelonesa Plandolit y Cía, que Juan Bautista Morera Bargalló (1849-1921) compró en 1880 y que después «armó como corbeta». Continúa Gallart: «alrededor de ese velero constituyó la [sociedad] Morera y Cía, que había de ser el origen de la Casa de Vapores que había de formar mi padre».⁴

Tenía razón Gallart al presentar a Morera como el empresario que precedió a su padre en el impulso de la citada firma naviera. Pero debemos remontarnos más allá de 1880, al menos hasta mayo de 1878, para fechar su origen, o más atrás incluso. Antes de la fragata *Pedro Plandolit* Juan B. Morera había gestionado diferentes buques veleros, procedentes todos de una firma armadora, domiciliada en Barcelona y creada a mediados del siglo XIX por el armador y comerciante Juan Julià Brell.

El verdadero pionero: Juan Julià Brell

Nacido en Vilassar de Mar, tal vez en 1798, Juan Julià Brell ofrece una trayectoria empresarial que resume bien un perfil muy presente entre los armadores de Barcelona a mediados del siglo XIX. Igual que muchos otros colegas de profesión, en su madurez vital actuó a la vez como comerciante y como armador de buques veleros; en 1857 su nombre aparece tanto en un listado de comerciantes de Barcelona como en otro de empresarios navieros, también de la capital catalana.⁵ Ya entonces, el escritorio de su firma mercantil y naviera estaba situado en el principal del núm. 36 de la calle Nou de Sant Francesc. En 1862, aparecía como el propietario de cuatro buques mercantes y se situaba en el puesto 35 de un hipotético ranking de armadores de Barcelona, medido según la contribución de unos y otros a la Matrícula Industrial y de Comercio de la ciudad.⁶ En 1867 aparece, por un lado, como propietario de un velero más, o sea de un total de cinco buques, ocupando el lugar 13 en el ranking citado; y por otro, figura en el listado (fiscal) de comerciantes de Barcelona, como socio de la compañía

4. José GALLART FOLCH, *Mis memorias*, Barcelona, Edición privada no venal, 1971, pág. 55.

5. *El Consultor* (1857). Véase también *El Consultor* (1863).

6. ACA (Archivo de la Corona de Aragón), Hacienda, vol. Inv. 1 - 12608 (1862). Matrícula Industrial y de Comercio, tarifa 2ª.

Juan Julià e Hijo, constituida con su único hijo varón, Lorenzo Julià Cayol. Y éste, a su vez, aparece en el listado de armadores como propietario de un buque mercante y con domicilio fiscal en la calle de la Mercè, 16, 4^o piso.⁷

Juan Julià Brell se había casado dos veces; la primera con Juana Cayol y la segunda con Vicenta Calvell. En su primer matrimonio tuvo dos hijas y un hijo (llamados Amalia, Isabel y Lorenzo) y en su segundo matrimonio tuvo una hija más, Juana. Sólo su hijo varón se sumó a la empresa familiar. No hicieron lo propio sus tres yernos, Francisco Marqués (esposo de Amalia), José Masó Rabentós (casado con Isabel) y Juan Mata Pons (esposo de Juana).

Si los negocios le habían ido bien a Julià cuando giraba bajo su nombre propio, siguieron marchando viento en popa tras la constitución de la firma J. Julià e Hijo. En 1875 los Julià aparecen como armadores de nueve buques diferentes, y su empresa familiar se situaba entonces (también en base a su contribución a la Matrícula Industrial y de Comercio) en el noveno puesto entre los navieros domiciliados en Barcelona. Esa progresión espectacular de apenas trece años culminaba una larga e intensa trayectoria empresarial, puesto que Juan Julià Brell murió con 79 años el 29 de mayo de 1877. Dejó a su viuda y a sus cuatro hijos un capital de 224.600 pesetas, amén de numerosos bienes inmuebles, radicados todos en Barcelona.⁸

Al poco de la muerte del patriarca fallecieron también la viuda y el hijo, este último el 11 de abril de 1878, con 46 años. Decididas a mantener el negocio familiar, las hermanastras Amalia y Juana buscaron dos socios gerentes y los hallaron en las personas de Nicolás Mir Julià y de Juan Bautista Morera Bargalló. Encontraron así mismo un socio capitalista, Juan Pàmies Permanyer. Así, con un capital total de 400.000 pesetas, unos y otros constituyeron en Barcelona, el 18 de mayo de 1878, la sociedad Morera Mir y Cía, cuyo único objeto era «utilizar las relaciones mercantiles creadas por la disuelta sociedad de J. Julià e Hijo». Además, los dos nuevos gerentes de aquella empresa familiar «se obligaron a no emprender en nombre de la nueva sociedad ninguna operación que no sea de las que ordinariamente verificaba la casa de J. Julià e Hijo».⁹ No cabe dudar, por tanto, de la clara continuidad entre una y otra compañía. Quiero resaltar, no obstante, que el cambio en la razón social de la firma naviera permitió triplicar su capital, que pasó de las aproximadamente 125.000 pesetas en que se había valorado J. Julià e Hijo a las 400.000 pesetas con que echó a andar Morera Mir y Cía. ¿Quiénes eran, por cierto, los dos nuevos gerentes de la nueva compañía? ¿En quién confiaron las hermanas Julià la continuidad del negocio familiar?

En la escritura fundacional de la nueva empresa, Nicolás Mir Julià firmó como piloto de mar. Sabemos que había nacido, en 1839, en Vilassar de Mar en el seno de una familia de marinos y podía ser tal vez familiar directo de las her-

7. *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 10-XII-1867, pág. 2 y 3.

8. AHPB (Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona), Pablo Cardellach, Manual de 1877, 2^a parte, f. 1109-1112, 27-VI-1877; Manual de 1878, 1^a parte, f. 843-849, 02-V-1878; f. 1195-1198, 14-VI-1878. Su capital líquido se dividía de la siguiente manera: efectivo, 78.805 ptas; participación en buques, 74.600 ptas; créditos a su favor, 57.995 ptas; cartera de valores, 13.200 ptas.

9. AHPB, Pablo Cardellach, Manual de 1878, 2^a parte, f. 999-1006, 18-V-1878. El capital se repartía de la siguiente manera: Juan Pàmies, 125.000 ptas; Amalia Julià, 100.000 ptas; Juana Julià, 100.000 ptas; Juan B. Morera, 50.000 ptas y Nicolás Mir, 25.000 ptas. Acordaron, por cierto, una duración para la nueva sociedad de 9 años, 7 meses y 13 días, o sea, hasta el último día de 1887.

manas Julià, con las que compartía apellido. Gracias al trabajo de Cabré y Olivé sabemos también que había realizado numerosos viajes transatlánticos, entre Cataluña y América, hasta que obtuvo, en 1866, el título de capitán de buques; que en 1867 convenció a su hermano Lorenzo y a otros dos socios para comprar un pequeño bergantín, al que llamaron *Pisogas*, así como para armar en dicho velero una expedición en la llamada ruta del tasajo (expedición en la que unos y otros invirtieron unos 18.000 pesos fuertes y que se saldó con unas ganancias netas del 100%); y que abandonó Vilassar en 1872 para establecerse en Barcelona.¹⁰

De la vela al vapor: Juan B. Morera Bargalló

El socio principal de la nueva razón social no fue, sin embargo, Mir sino el otro gerente. Juan B. Morera Bargalló había nacido en Barcelona en 1849 y sumaba entonces 29 años. Era hijo del polifacético Antonio M. Morera Colom, maestro de primeras letras, experto contable así como profesor de contabilidad mercantil en la patronal Fomento del Trabajo Nacional, que ejerció también como perito y como liquidador de los Tribunales de Comercio de Barcelona y, sobre todo, como revisor (y también autor) de libros y editor de revistas. En 1875 empezó a publicar, por ejemplo, el *Calendario del Ermitaño de los Pirineos*. A finales de 1876 ingresó en la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País. En 1864, había inaugurado una capilla junto a su residencia consagrada a la Virgen de la Salud, que daría nombre al futuro barrio barcelonés igual nombre.¹¹ No tenía vínculos directos ni con el mundo de la navegación ni con el de la marina mercante.

Todo indica que hubo un reparto de funciones entre los dos nuevos gerentes: mientras que Mir aportaba sus conocimientos técnicos y experiencia práctica en navegación de altura, el joven Morera dominaba las técnicas propias de un escritorio mercantil. La aportación de capital de Morera a la citada compañía doblaba a la del otro gerente: 50.000 y 25.000 pesetas, respectivamente.

La sociedad duró tres años. Mir acabó formando su propia firma armadora, la sociedad Nicolás Mir y Cía, «una de las compañías navieras más importantes del Maresme».¹² Morera, por su parte, creó también su propia firma naviera, secundado por su padre. El 7 de julio de 1881 fundaron la sociedad mercantil comanditaria J. B. Morera y Cía, con un capital social de 150.000 pesetas, aportado casi en su totalidad por el hijo (145.000 ptas). En tres años y dos meses, entre mayo de 1878 y julio de 1881, Juan B. Morera casi había triplicado el capital invertido en sus negocios, que había sido de 50.000 ptas en Morera Mir y Cía. En la escritura fundacional acordaron que Antonio M. Morera, en su condición

10. Tabe CABRÉ y Mireia OLIVÉ, *El Vilassar de Mar dels indians*, Lleida, Pagès Editors, 2012), pág. 53-56.

11. Norbert TOMÁS BILBENY, *Apunts per a una biografia d'en Joan Baptista Morera i Bargalló (1849-1921), empresari navilier*, Ejemplar mecanografiado inédito, 2012, pág. 8-11. Agradezco a Norbert Tomàs su gentileza al facilitarme la consulta del interesante estudio biográfico de sus antepasados.

12. CABRÉ y OLIVÉ, *El Vilassar de Mar...*, pág. 55.

de mero socio comanditario, tan sólo tenía derecho a investigar los actos de la sociedad, su contabilidad o los documentos propios de la misma en la época de aprobación de su balance.¹³ La escasa aportación de capital por parte de Morera padre y su nulo papel en la marcha de la nueva empresa abonan la idea de que la constitución de aquella sociedad mercantil comanditaria tenía como único objeto salvaguardar la fortuna particular de los Morera ante el riesgo de una eventual quiebra de sus negocios.

La fundación de la firma tuvo lugar en plena *febre d'or* y los Morera no fueron ajenos a esa fiebre, en buena medida especulativa, que afectó al sector de la marina mercante con base en Barcelona, con creación de nuevas empresas armadoras, todas ellas como sociedades de responsabilidad limitada. Sin ir más lejos, la principal naviera catalana y española, la antigua A. López y Cía, fundada en 1857 en forma de sociedad regular colectiva, se transformó en 1881 en una nueva sociedad anónima bautizada como Compañía Trasatlántica. De forma parecida, los hermanos Federico y Pablo Nicolau Condeminas, únicos socios de la firma Nicolau Hermanos, dedicada desde 1867 al «ramo de agencias de aduanas, comisiones, tránsitos y consignaciones de buques, agencias de fletamentos, compra y venta de cuenta propia o agena de frutos peninsulares y coloniales, representación de compañías y casas españolas y extranjeras y en general a todos los ramos de comercio que permita el movimiento mercantil de esta plaza», utilizaron su amplia experiencia en el sector del comercio marítimo para crear una nueva firma naviera en Barcelona:¹⁴ el 8 de octubre de 1881 constituyeron la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos, con un capital nominal de 5 millones de pesetas, repartidos en 10.000 acciones, dedicada preferentemente al «fomento y desarrollo del comercio y de la producción agrícola e industrial de la península y de sus posesiones de Ultramar por medio de la navegación en buques de vapor».¹⁵

Tal como hicieran los hermanos Nicolau, o sea, aprovechando su experiencia previa en el sector de la navegación y apenas seis meses después de haber constituido junto a su progenitor la sociedad comanditaria, Juan B. Morera pudo firmar la escritura fundacional de una sociedad anónima, la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos. Se trataba de una empresa nacida tan sólo siete semanas después de su competidora Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos y con un fin social casi idéntico: «explotar la navegación por medio de buques de vapor con las Antillas españolas y demás puntos del globo que convenga, fomentando las relaciones mercantiles con aquéllas». El capital social de la nueva naviera impulsada por Morera se fijó igualmente en 5 millones de pesetas, repartidos también en 10.000 acciones al portador de 500 pesetas cada una.¹⁶ Quince fueron los socios fundadores de la nueva firma armadora, los cuales se repartieron aquellas diez mil acciones de la siguiente manera:

13. AHPB, Jerónimo Cauhé, Manual de 1881, 3ª parte, f. 2074-2079, 01-VII-1881.

14. AHPB, Magín Soler Gelada, 1867, primera parte, f. 239-242, 13-II-1867.

15. AHPB, José Falp, 1881, tercera parte, f. 2773-2794, 08-X-1881.

16. AHPB, Gerónimo Cauhé, 1881, quinta parte, f. 4181-4210, 31-XII-1881.

Juan Bautista Morera Bargalló	3.200 acciones
Román Macaya Gibert	2.000 acciones
José Carbonell Brugés	1.000 acciones
Antonio Morera Colom	500 acciones
Eusebio Pi Torrents	500 acciones
Victorino Casas Bley	500 acciones
Jaime Ferro Rabassa	500 acciones
Carlos Reifferscheid	500 acciones
Juan Gualberto Morera Martínez	200 acciones
Francisco Prats Ferriol	200 acciones
Leoncio Sanmartí Busquets	200 acciones
Manuel Roca Fiter	200 acciones
José Pedro Roca Fiter	200 acciones
José Rosich Escofet	200 acciones
Pedro Garriga Nogués	100 acciones

Se aprecia que Juan B. Morera fue el principal socio capitalista, y que también participaron su padre así como su primo Juan Gualberto Morera Martínez. Morera Bargalló fue nombrado uno de los dos directores, junto con Román Macaya Gibert. Por otro lado, José Carbonell fue elegido primer presidente de la nueva empresa mientras que Jaime Ferro fue el primer vicepresidente. El primer secretario de aquella compañía fue, por cierto, el padre de su impulsor, Antonio M. Morera Colom. Completaron el primer consejo de administración dos vocales titulares (Eusebio Pi y Victorino Casas) y dos vocales suplentes (Francisco Prats y Leoncio Sanmartí). Apenas cinco días después de su creación, la prensa de la ciudad recogía que parecía «muy probable que dentro de breves días tenga lugar la entrada en este puerto de uno de los primeros vapores de nueva y moderna construcción que a última hora acaba de adquirir dicha Compañía, cuyo buque podrá cargar unas siete mil balas de algodón en los Estados Unidos». Y dos semanas más tarde otro medio local concretaba que «uno de los primeros vapores que acaba de adquirir la Compañía Barcelonesa de Vapores Transatlánticos, recién estrenada en nuestra plaza, llevará el nombre [...] de *Cristóbal Colón*», un buque al que se esperaba en Barcelona para mediados de febrero.¹⁷ Se trataba de un vapor de hélice de 2.677 toneladas de registro bruto construido dos años antes, en 1880, por los astilleros de William Doxford & Sons en Sunderland (Inglaterra) y bautizado inicialmente como *Rossmore*.

En un primer momento, a los accionistas fundadores de la nueva Barcelonesa de Vapores Transatlánticos se les exigió un desembolso equivalente al 30% del valor nominal de sus títulos (o sea, 150 pesetas por acción), de manera que el capital inicial fue de millón y medio de pesetas, una cifra igualmente respetable. Ahora bien, tal como novelara magistralmente Narcís Oller, a la euforia financiera propia de aquella peculiar fiebre del oro pronto le sucedió “l’ensulsiada”, o sea, la crisis, que apareció tan rápidamente como antes había llegado el optimismo inversor y que afectó profundamente a muchas empresas, tanto financieras como no financieras, una buena parte de las cuales acabaron

17. *La Vanguardia*, 05-I-1882-tarde, pág. 106; *Diario de Barcelona*, 18-I-1882, pág. 739.

desapareciendo. Así pasó, por ejemplo, con la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos, de los hermanos Nicolau, y también con la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos. En su lugar se creó, en julio de 1883, la nueva J. B. Morera y Cía, una sociedad regular colectiva cuyo único gerente fue Juan Bautista Morera Bargalló. La continuidad parece clara: al menos siete de los doce socios de la nueva firma provenían de la compañía anterior, empezando por los dos Morera y siguiendo por Jaime Ferro (el antiguo presidente), Victorino Casas, Eusebio Pi, Francisco Prats y Manuel Roca. Encontramos también a Amalia Julià Cayol, cuya participación en aquella empresa provenía de la época en que la naviera había estado dirigida por su padre. Hubo también cambios sustantivos: el anterior gerente, Román Macaya Gibert, salió de la empresa armadora y desaparecieron también Leoncio Sanmartí (cuñado probablemente de Román Macaya), Carlos Reifferscheid, José Carbonell, José Rosich, José Pedro Roca Fiter, Pedro Garriga Nogués o Juan G. Morera. Se incorporaron, en su lugar, otros cuatro individuos, con sus respectivos capitales: las hermanas Dolores e Isabel Huertas Delgado, Jaime Rabassa Barceló y, sobre todo, Juan Forgas Bayó, quién se convirtió entonces en el principal socio capitalista de la firma:

Juan Forgas Bayó	62.500 ptas.
Victorino Casas Bley	50.000 ptas.
Jaime Ferro Rabassa	40.000 ptas.
Juan B. Morera Bargalló	38.750 ptas.
Eusebio Pi Torrents	33.750 ptas.
Manuel Roca Fiter	31.250 ptas.
Antonio M. Morera Colom	28.750 ptas.
Jaime Rabassa Barceló	28.750 ptas.
Amalia Julià Cayol	25.000 ptas.
Dolores Huertas Delgado	25.000 ptas.
Francisco Prats Ferriol	18.750 ptas.
Isabel Huertas Delgado	17.500 ptas.
Total	400.000 ptas. ¹⁸

Si bien el capital fundacional de J. B. Morera y Cía., según consta en la escritura de su reconstitución, otorgada el 23 de julio de 1883, era de 400.000 pesetas, un día después y de forma privada sus socios firmaron un acta mediante la cual «acordaron elevar el capital social hasta la cantidad de 1.600.000 pesetas en las proporciones que constan en dicha acta».¹⁹ En otras palabras, la disolución de la antigua sociedad anónima y su sustitución por una sociedad regular colectiva sólo significó un descenso del capital social en términos nominales (de 5.000.000 pesetas a 400.000) porque en términos reales, el capital se mantuvo estable o, en todo caso, creció ligeramente (de 1.500.000 a 1.600.000).

Tanto a la hora de crear en 1881 la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos como, sobre todo, al reconstituir aquella empresa dos años después en forma de sociedad mercantil comanditaria y bajo su nombre propio, Juan B. Morera Bargalló había buscado y encontrado el apoyo financiero de dife-

18. AHPB, Manuel de Bofarull, 1883, 2, f. 1790-1799.

19. AHPB, Miguel Martí Sagristá, Manual de 1885, cuarta parte, f. 3283-3291, 22-XI-1885.

rentes hombres de negocios, algunos de los cuales habían hecho previamente fortuna en las Antillas. Morera había buscado «socios que no le vigilaran demasiado», y pronto «fue a dar con el grupo de amigos de tío Juan Forgas que, procedentes de Begur, tenían o tuvieron bienes y negocios en Puerto Rico, y aun que ya de vuelta a Barcelona, debían ausentarse con frecuencia y no supervisaban mucho la marcha de la sociedad».²⁰ De hecho, además del propio Forgas, los otros socios de la naviera Morera cuyo perfil parece responder al del indiano inversor fueron Jaime Rabassa Barceló (quien en 1883 residía en Mayagüez, Puerto Rico), tal vez Victorino Casas Bley (representante personal de Juan Forgas, ausente entonces en Ponce, Puerto Rico) así como Jaime Ferro Rabassa (apoderado de Jaime Rabassa Barceló).²¹ Unos y otros comprometieron sus caudales en el impulso de una naviera que adoptó, en el verano de 1883 y pasada la euforia inversora, la forma jurídica de una sociedad comanditaria que contaba con un único gerente, Juan B. Morera, y cuyo domicilio social se fijó en el Pasaje de la Paz, núm. 10 bis, bajos.

Teniendo en cuenta los vínculos de aquellos inversores con Puerto Rico se entiende mejor que una de las primeras líneas de la naviera Morera uniese la ciudad de Barcelona con diversos puertos de las Antillas españolas. En concreto con San Juan, Mayagüez y Ponce, en Puerto Rico, y con La Habana, en Cuba. La línea se alargaba después hasta los Estados Unidos de América. Para el servicio de aquella línea trasatlántica, Morera dispuso en primer lugar del vapor *Cristóbal Colón*, adjudicado en enero de 1884 a J. B. Morera y Cía. por la comisión liquidadora de la Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos. Pronto, sin embargo, amplió la flota mediante la compra de los vapores *Hernán Cortés* y *Ponce de León*. El primero de aquellos buques, que sumaba 3.527 toneladas de registro bruto, se había botado al mar por primera vez en 1883 en Hull (Inglaterra). Navegó durante varios meses bajo el nombre de *Stewart King* hasta que su propietario, Ricard Britge, lo vendió a J. B. Morera y Cía, el 5 de marzo de 1884. Llegó a Barcelona unos días después, el 17 de marzo, y su bautizo solemne, celebrado por el obispo de Barcelona, tuvo lugar el 3 de abril de 1884.²² Al informar de la ceremonia afirmaba *La Vanguardia* «que el *Hernán Cortés* ocupa el séptimo lugar entre los buques españoles de mayor porte».²³ El paquebote *Ponce de León* arribó al puerto de Barcelona el 11 de abril de 1885, día en que se conmemoraba la llegada, 373 años antes, del castellano Juan Ponce de León al «territorio donde más tarde se formó la que hoy es ciudad de Ponce, en Puerto Rico»; por cuya razón el nuevo buque recibió su nombre. Se trataba de un buque construido en los astilleros de la casa Garbutt, en Hull, con un tonelaje neto de 2.294 toneladas, «siendo su desplazamiento total de máximo calado 6.134 toneladas». Con la compra de aquel tercer vapor y bajo la batuta de su único gerente, la naviera J. B. Morera y Cía. parecía abrirse hueco en el difícil mundo de la navegación transatlántica, donde debía competir con otras navieras españolas como la subvencionada Compañía Trasatlántica o la gaditana Pinillos Sáenz y Cía, entre

20. GALLART, *Mis Memorias...*, pág. 56.

21. AHPB, Manuel de Bofarull y de Palau, Manual de 1883, segunda parte, f. 1790-1799, 23-VII-1883.

22. TOMÁS, *Apunts...*, pág. 17-19.

23. *La Vanguardia*, 4-IV-1884.

otras, y con navieras italianas o francesas que servían también líneas que enlazaban Barcelona con los principales puertos de las Antillas españolas y de los Estados Unidos. Así, al dar cuenta del bautizo del vapor *Ponce de León*, el diario *La Vanguardia* se alegraba de poder «felicitar a la casa propietaria del *Ponce de León* por haber adquirido tan hermoso buque, que unido a los que poseía, honran a la marina mercante española, cuyo pabellón pueden ostentar con orgullo en los lejanos países que frecuentan».²⁴

La ampliación de la flota pudo hacerse a la vez que sus socios recibían pingües ganancias. En apenas tres años y medio, entre julio de 1881 y diciembre de 1884, los beneficios de la naviera regentada por Morera alcanzaron, al parecer, la respetable cifra del 44% (un 11% en el segundo semestre de 1881; un 15 en 1882; un 9 en 1883 y otro 9 en 1884, aunque en aquel último ejercicio se trata-se de “beneficios no obtenidos realmente”).²⁵ Sea como fuere, merced a su actividad como gerente de aquella firma armadora y en reconocimiento a su trayectoria, el 16 de junio de 1885 Juan Bautista Morera Bargalló se incorporó a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona.

De Puerto Rico a Barcelona: entra en escena José Gallart

El principal socio capitalista de la empresa, el indiano Juan Forgas Bayó falleció en Caldes d'Estrac el 3 de enero de 1885. A finales de agosto, su sobrino, socio y heredero universal, José Gallart Forgas, abandonó Puerto Rico para venir a la Península, pasando por París y Londres y arribando a Cataluña a principios de octubre. Una vez aquí, se enfrentó pronto con Morera. Las versiones sobre el origen del conflicto desatado entre ambos empresarios no coinciden. Morera había gestionado hasta entonces la sociedad sin rendir cuentas ante nadie puesto que los socios comanditarios no se habían preocupado por fiscalizarle, convencidos como estaban de que «la marcha del negocio era buena». Según el hijo de Gallart, éste descubrió que, «si bien Morera les presentaba la situación como floreciente, y el negocio de vapores lo era en realidad, les ocultaba cuidadosamente los compromisos personales que, en sus jugadas de bolsa, había adquirido y que saldaba con fondos de la sociedad». Y continúa el mismo Juan Gallart Folch: «Fue la muerte de tío Juan a primeros de 1885 y la llegada de mi padre en octubre del mismo año lo que permitió desenmascarar a Morera y encaminar por sanos derroteros un negocio que por mala administración estaba al borde de la ruina».²⁶ Con el apoyo de la mayoría de los socios comanditarios de Juan B. Morera y Cía, Gallart consiguió que Morera renunciase por escrito a su cargo de gerente el 19 de noviembre de 1885, y un día después los socios nombraban, en su lugar, a Eusebio Pi Torrents.²⁷ Morera sólo contó con el apoyo de su padre y

24. *La Vanguardia*, 12-V-1885.

25. Demanda civil presentada el 31 de octubre de 1904 por el procurador Rogelio Alemany Briche en representación de Dolores Traval, viuda de Morera. Copia digitalizada facilitada amablemente por Norbert Tomàs.

26. GALLART, *Mis Memorias...*, pág. 57.

27. AHPB, Miguel Martí Sagristá, Manual de 1885, cuarta parte, f. 3265-3266, 19-XI-1885; f. 3271-3274, 20-XI-1885, y 3279-3282, 21-XI-1885.

de los hermanos Manuel y José Pedro Roca Fiter, este último antiguo cajero de la sociedad. A 23 de noviembre de 1885 José Gallart escribió una interesante carta a su abogado y amigo José Gallostra, vecindado de Madrid, a quien confiaba lo siguiente:

El nuevo gerente es persona de toda confianza y está unido conmigo, así como los otros socios, menos el gerente saliente, su padre y otros de sus cómplices, que tienen un capital de unos noventa mil duros en la casa, es decir, que para todos los casos tenemos nosotros mayoría personal y de capital social. Ahora bien, como tenemos el convencimiento de que se presentarán varios documentos por el gerente saliente por fuertes sumas de deudas simuladas, sabemos quiénes son los cómplices, y para este caso, es en primer lugar que necesitaríamos a usted a fin de rechazar el reconocimiento de deuda que consideraríamos ilegal y pudiéramos hacerlo con arreglo a la ley, hasta ahora no sabemos cuánto subirá el desfalco, pero sí contamos será a la raya de doscientos mil duros.²⁸

José Gallart Folch consignó en sus memorias que «en realidad el desfalco alcanzó una cifra de unos 340.000 duros»; una situación que su antepasado pudo afrontar con el consejo legal no sólo de Gallostra sino también de dos prestigiosos abogados de Barcelona, José Vilaseca Mogas y José Milà Pi, primo este último del nuevo gerente, Eusebio Pi Torrents.

Los Morera ofrecen, por su parte, una versión radicalmente diferente del conflicto. Estanislau Tomàs Morera, nieto de Juan Bautista Morera Bargalló, redactó hace unos años una síntesis explicativa del enfrentamiento entre su abuelo y Gallart en la que culpabilizaba a este último de la situación. Teniendo en cuenta que la llegada de José Gallart Forgas desde Puerto Rico había coincidido con una mortal epidemia de cólera en Barcelona, afirma Tomàs que el sobrino de Juan Forgas tuvo que alojarse inicialmente en «Caldes d'Estrac (Caldetes), al domicili que hi tenia Joan B. Morera»:

...en les converses amb el matrimoni Morera, Gallart demostrà certa falta d'escrúpols respecte als negres que treballaven per a ell a Puerto Rico. Això creà certa alarma als Morera. Però el pitjor fou quan proposà, per a fer anar endavant l'empresa naviliera, simular una suspensió de pagaments, eliminar els altres socis amb minva dels seus capitals i quedar-se el negoci ells dos (o sigui Morera i Gallart). El pla fou rebutjat per Juan B. Morera amb indignació. Aleshores, J. Gallart, que anà a viure al passatge Méndez Vigo de Barcelona, celebrà a casa seva una sèrie de reunions amb altres socis (alguns dels quals també havien fet negocis a Puerto Rico) i amb el capità Zaragoza. En aquestes reunions es creà un ambient de desconfiança contra J. B. Morera i es feren plans per a expulsar-lo de la gerència.

Aprofitant que la situació de la societat era crítica (s'havien comprat tres vapors entre 1884 i 1885), s'havien contret deutes i la comptabilitat estava

28. GALLART, *Mis Memorias...*, pág. 57.

endarrerrida (degut principalment a l'epidèmia de còlera, que havia fet fugir de la ciutat a J. B. Morera i a algun dels seus dependents), Gallart l'acusà de mala administració. I, amb l'amenaça de la suspensió de pagaments, l'obligà a renunciar a la gerència (19 novembre 1885).²⁹

Según narra Tomàs, un día después de firmar su renuncia, el 20 de noviembre de 1885, Juan B. Morera intentó acceder al escritorio de la empresa pero no pudo hacerlo pues fue rápidamente expulsado con violencia e insultos por Gallart, Casas y Zaragoza, quienes le prohibieron tajantemente volver a pisar las oficinas de la sociedad. No debió ser exactamente así, pues consta que Morera estuvo presente, en efecto, en el inventario de la documentación contable de la empresa que los socios realizaron, ante notario, los días 22, 23, 24 y 25 de noviembre de 1885.³⁰ Afirmar Tomàs que en aquel inventario «es donaren per certs uns descoberts en la comptabilitat» (lo cual vendría a confirmar las sospechas o acusaciones de Gallart) y que «per a compensar els suposats descoberts es feren retallades en el capital dels socis (a Joan Gualbert Morera l'amenaçaren amb obrir un procés criminal contra ell, si no acceptava la rebaixa)», insistiendo en el eje central de su argumentación, o sea, la crítica a las prácticas deshonestas de los adversarios de su abuelo.³¹

La explicación más convincente sobre la conducta de Morera la expresó hace tiempo su abogado, quién la debió recoger directamente del interesado. Según éste, había un desfase notable entre el escaso capital de la empresa (apenas 438.000 duros) y el crecido valor de su activo. Aquel desfase se hizo aún mayor tras la adquisición del vapor *Ponce de León* en la primavera de 1885. Según Morera, había sido Juan Forgas «quien continuamente [le] estaba animando [...] para que comprase el tercer buque de la Compañía». Forgas opinaba que con tres paquebotes la naviera podría lanzar una verdadera línea regular a las Antillas, con una salida mensual desde Barcelona. Aceptó Morera la compra del *Ponce de León* y, al poco, tuvo que arrostrar la muerte del principal socio capitalista de la naviera; aquel que le había prometido un aumento de su capital en la compañía antes de acabar el año para sufragar precisamente la compra de dicho buque. Afirmaba el abogado de Morera que, para financiar aquella adquisición (y, en general, para cubrir aquel desfase entre el escaso capital y el crecido activo de la naviera), tuvo el empresario que buscar fondos hasta debajo de las piedras. Consiguio, en primer lugar, 110.700 duros mediante «la emisión de unas cédulas de participación en el negocio» a favor de distintas personas, socios y no socios de la compañía. Y se le ocurrió, en segundo lugar y mientras se procedía a la ampliación de capital, pignorar o empeñar «los valores que aquellos [socios] tenían en las Cajas de la compañía, previa autorización [decía] de dichos socios».

29. Estanislaou TOMÀS I MORERA: *Resum de l'assumpte de la naviliera fundada per Joan B. Morera i Bargalló*, Barcelona, 1997 [ejemplar facilitado amablemente por su hijo Norbert Tomàs]. José Gallart hijo ofrece, por su parte, una narración diferente sobre los días de estancia de su padre en Caldes d'Estrac: «No permitió mi padre que las atenciones que con él tuvo Morera, buscándole incluso una casa en Caldetes donde refugiarse al llegar a España, le trajeran de examinar los asuntos que la herencia de tío Juan le planteaba» (GALLART, *Mis Memorias...*, pág. 57).

30. AHPB, Miguel Martí Sagristà, Manual de 1885, cuarta parte, f. 3283-3291, 22-XI-1885, 3291-3302, 23-XI-1885, 3305-3314, 24-XI-1885 y 3319-3324, 25-XI-1885.

31. TOMÀS I MORERA, *Resum de l'assumpte...*

No hay que olvidar que el capital social de J. B. Morera y Cía apenas cubría el 42% del valor de los buques de la empresa, según los datos aportados por dicho abogado, que se resumen como sigue:

Coste del vapor <i>Cristóbal Colón</i>	255.814 duros
Coste del vapor <i>Hernán Cortés</i>	277.743 duros
Coste del vapor <i>Ponce de León</i>	226.285 duros
Coste de la corbeta <i>Barcelona</i>	30.000 duros
Coste de las cámaras construidas	96.108 duros
Coste total de las naves	885.950 duros
Importe de lo desembolsado por habilitaciones, seguro marítimo, provisiones y mercancías embarcadas de cuenta expedicional	150.000 duros
Total desembolsado	1.035.950 duros

Aquellos valores, propiedad de los socios pero no de la empresa, que le sirvieron a Morera para obtener fondos, fueron pignorados en el Banco de Préstamos y Descuentos y en el Crédito y Docks de Barcelona. Gallart afirmaba, sin embargo, que hubo una apropiación indebida por parte de Morera puesto que el gerente de la naviera no contaba con la aprobación de los legítimos propietarios de aquellos títulos. Sea como fuere, las diferencias entre el principal socio capitalista (Gallart) y el único socio gerente (Morera) de la empresa armadora impidieron cualquier entendimiento y Morera se vio obligado a renunciar a la gerencia de una empresa que había nacido por su sola iniciativa. Aquella renuncia forzada significó un cambio en el nombre de la sociedad, que inmediatamente pasó a denominarse E. Pi y Cía. La nueva razón social impulsó en 16 de diciembre de 1885 el primero de los diferentes pleitos donde se acabaron sustanciando las diferencias entre ambas partes.

Necesitado de liquidez, una de las primeras acciones del nuevo gerente fue poner a la venta el velero *Barcelona* (antes *Pedro Plandolit*), en febrero de 1886, a la sociedad Jané y Cía (de la cual era socio gerente Marcelino Jané Formosa), quienes pagaron entonces 40.000 pesetas; una cantidad que estaba muy lejos de las 150.000 en que Morera había cifrado su valor en los libros de la empresa.³² A partir de entonces, los únicos buques propiedad de E. Pi y Cía fueron los vapores *Cristóbal Colón*, *Hernán Cortés* y *Ponce de León*.

Años de vacas gordas: F. Prats y Cía (1892-1901)

El 9 de octubre de 1887 falleció Eusebio Pi Torrents, quién no llegó a estar ni siquiera dos años al frente de la empresa, y le sustituyó Victoriano Casas Bley, un viejo amigo del difunto Juan Forgas Bayó y de su sobrino José Gallart Forgas. Mientras Pi estuvo al frente de la sociedad, la naviera no fue capaz de generar ganancias, y tampoco las generó en 1888. Ahora bien, en el siguiente ejercicio

32. AHPB, Agustín Muñoz, Manual de 1886, primera parte, f. 728-733, 24-II-1886.

social, en 1889 y una vez superadas las dificultades heredadas (o, como decía Gallart, vencido «el temporal que el desfalco de Morera les había ocasionado»), la sociedad consiguió un beneficio neto del 10%, y otro tanto en 1890.³³

Aquella información no concuerda, sin embargo, con los datos aportados por el abogado de Morera, según el cual entre el 1 de enero de 1886 y el 21 de octubre de 1891, la naviera rindió unas ganancias de 610.533 duros. El defensor de los Morera relativizaba así, por lo tanto, el peso del presunto desfalco, cifrado por Gallart en 323.784 duros. Según las palabras de aquel letrado, «en relación con el capital social que era de 438.000 duros resulta un beneficio de 139 por ciento. Sin comentarios»:

Beneficio durante el año 1886	61.162 duros
Beneficio durante el año 1887	93.498 duros
Beneficio durante el año 1888	118.035 duros
Beneficio durante el año 1889	136.347 duros
Beneficio durante el año 1890	120.705 duros
Beneficio hasta 21 de octubre de 1891	80.786 duros
Beneficio en 5 años y 9 meses	610.533 duros

Pronto hubo, por otro lado, un nuevo cambio en la gerencia de la empresa. El 21 de enero de 1889 Victoriano Casas amplió los poderes que previamente había otorgado al socio Francisco Prats Ferriol a quien facultó entonces «para regir y gobernar los negocios de la misma [empresa] y usar la firma social». Inmediatamente después, Casas se retiró de la gerencia efectiva de la naviera, encomendada a Francisco Prats, alegando problemas ciertos de salud.

Así, a Prats le correspondió iniciar el proceso de disolución de la sociedad E. Pi y Cía, y el 13 de octubre de 1891 convocó una reunión de socios, que facultaron al abogado José Milá Pi (sobrino y albacea de Eusebio Pi) y al inspector de buques Enrique de Ibarrola Abaña para llevar a cabo la liquidación. El 20 de octubre, el gerente formal de la empresa, Victoriano Casas Bley, afirmó expresa y explícitamente que se sujetaba a los acuerdos de la mayoría de los socios y que aceptaba la disolución y liquidación de la compañía. Los acuerdos no tenían otro objeto que permitir la creación de una nueva empresa a la que poder transmitir la propiedad de los tres vapores de la naviera. En noviembre de 1891, Francisco Prats consiguió que el socio Manuel Roca Fiter se separase de la compañía, cediendo todos sus derechos e intereses en la misma.³⁴

Tal vez este proceso de disolución de una empresa que, en términos jurídicos, era formalmente continuadora de la sociedad J. B. Morera y Cía, tenía que ver con la dinámica de la causa penal que José Gallart Forgas y el capitán Vicente Zaragoza seguían contra Juan Bautista Morera Bargalló y que estaba entonces en su fase final. En efecto, el 23 de junio de 1892 empezó el juicio oral de una causa cuyo fallo y sentencia se leyeron el 8 de julio. Dos de los tres magistrados dictaron entonces sentencia condenatoria contra Morera por dos delitos

33. GALLART, *Mis Memorias...*, pág. 60.

34. AHPB, Miguel Martí Beya, Manual de 1891, cuarta parte, f. 3702-3719, 06-XI-1891.

de falsedad en documento privado así como por un tercer delito de estafa y le condenaron a una pena de prisión mayor.³⁵

La nueva sociedad nació en Barcelona el 30 de enero de 1892, conformada por 11 socios comanditarios que se repartieron su capital fundacional de la siguiente manera:

	Ptas.	%
José Gallart Forgas	617.500	48,05
Pedro Serrallés Pont	125.000	9,72
Francisco Altuna Noaín	100.000	7,78
Paula Rabassa Barceló	85.000	6,61
Asunción Folch Parellada	80.000	6,22
Nicolás Magraner Morell	75.000	5,83
Francisco Prats Ferriol	52.500	4,08
Ana Rabassa Blanco	50.000	3,89
Jaime Rabassa Barceló	50.000	3,89
Luis Rubert Catalá	50.000	3,89
Dolores Huertas Delgado	40.000	3,11
Jaime Prats Freixas	20.000	1,55
Total	1.285.000 ³⁶	

La subasta de los vapores *Cristóbal Colón* y *Ponce de León* tuvo lugar en las oficinas de la sociedad E. Pi y Cía en liquidación (Pasaje de la Paz, 10 bis, entresuelo interior) el 4 de marzo de 1892. Los ingenieros Juan A. Molinas Soler y Pedro Calopa Pera habían peritado previamente el valor de ambos buques en 725.000 y 710.000 pesetas, respectivamente. A la puja se presentaron solamente Francisco Prats Ferriol y Juan Bautista Morera, quien afirmó que «protestaba del acto» sin perjuicio de presentarse como postor «afectando la parte correspondiente del capital que dice tener en la sociedad». Los liquidadores no reconocieron a Morera como posible postor por no haber efectuado el depósito preceptivo y por no ser socio de E. Pi y Cía ni tener capital alguno en aquella compañía. Entonces, en su condición de gerente de la nueva F. Prats y Cía, el único postor, Francisco Prats Ferriol, se ofreció a comprar los dos paquebotes por su valor de tasación, a lo que accedieron inmediatamente los dos liquidadores de E. Pi y Cía.³⁷ La subasta del vapor *Hernán Cortés* tuvo lugar unos días más tarde, el 15 de marzo, y la dinámica fue exactamente la misma. Morera quiso estar presente, pero los dos liquidadores no le dejaron intervenir. Así, Francisco Prats se hizo para la

35. Los Morera destacaron ciertas irregularidades procesales, sobre todo en la fase final del juicio: 1) sospecharon de que el magistrado ponente de la causa hubiese sido sustituido a última hora; 2) alegaron que el delito de estafa no era tal pues la pignoración de ciertos valores depositados por algunos socios en la sociedad (como garantía de préstamos) se había hecho con el consentimiento de los interesados; y 3) afirmaron que los errores que hubiesen podido contener ciertos “documentos privados” no fueron cometidos con mala intención sino que se podían explicar como consecuencia de la epidemia de cólera que asoló Barcelona en 1885. Los Morera se agarraron también al voto particular del tercer magistrado del tribunal, quien no apreció delito alguno. Y destacaron, por último, que la petición de indulto elevada en agosto de 1893 por la Audiencia de Barcelona al ministro de Gracia y Justicia había sido «extraordinariamente favorable» a Morera. A pesar de todo, Juan Bautista Morera ingresó en la Cárcel Modelo de Barcelona el 12 de enero de 1894, donde pasó cuatro meses hasta la concesión del indulto (TOMÀS I MORERA, *Resum de l'assumpte...*).

36. AHPB, Miguel Martí Beya, Manual de 1892, primera parte, f. 261-274, 30-I-1892.

37. AHPB, Miguel Martí Beya, Manual de 1892, primera parte, f. 915-940, 11-I-1892.

nueva empresa con la propiedad de aquel buque por el valor fijado en su tasación, en este caso, 635.000 pesetas.³⁸

A partir de esa fecha, los tres vapores pasaron a formar parte del activo de la nueva F. Prats y Cía, domiciliada en Barcelona cuyo único objeto era la «explotación de los transportes marítimos con buques» y que contaba con un solo gerente, Francisco Prats Ferriol. El principal socio capitalista, el indiano José Gallart Forgas, representaba aproximadamente por sí solo la mitad del capital de la naviera y se reservó el cargo de inspector de la misma (en representación también del resto de socios comanditarios), con facultad para fiscalizar las decisiones del gerente. Desaparecieron algunos socios y hubo nuevas incorporaciones, destacando las de otros dos indianos enriquecidos en Puerto Rico: el mallorquín Luis Rubert Catalá y Francisco Altuna Noaín, vecinos respectivamente de Ponce y de Juana Díaz, los dos municipios colindantes a donde Gallart tenía repartidos sus cinco ingenios (llamados Fortuna, Reparada, Cristina, Río Cañas y Escalabrado).

La nueva F. Prats y Cía decidió cambiar el nombre de aquellos tres vapores: el antiguo *Cristóbal Colón* pasó a ser el *Ciudad de Barcelona*, el *Hernán Cortés* fue rebautizado como *Gran Antilla* y el *Ponce de León* pasó a llamarse *Puerto Rico*.

Reparto de la propiedad de los vapores de F. Prats y Cía (1892) [en pesetas]:

	<i>Ciudad de Barcelona</i>	<i>Puerto Rico</i>	<i>Gran Antilla</i>
José Gallart Folch	316.217	309.915	277.217
Francisco Prats Ferriol	88.151	86.273	77.205
Herederos de Jaime Ferro	81.555	79.878	71.488
Nicolás Magraner	77.207	75.623	67.640
Herederos de Jaime Rabassa	71.409	69.945	62.503
Herederos de Eusebio Pi	42.045	41.195	36.783
Dolores Huertas Delgado	31.169	30.537	27.316
Isabel Huertas Delgado	12.540	12.296	10.975
Jaime Prats Freixas	4.418	4.338	3.873
Total	725.000	710.000	635.000

Los socios de F. Prats y Cía acordaron ampliar la flota de vapores de la empresa, y pocos meses después de crear la sociedad compraron un vapor bautizado *Juan Forgas* en recuerdo del tío materno de José Gallart. En junio de 1893 compraron un quinto buque, un vapor de cuatro años llamado *Suffolk* que rebautizaron como *Berenguer el Grande*. Compraron además un sexto buque que llamaron *Miguel Gallart*, en recuerdo del padre del principal socio capitalista. Era un gesto que ponía de relieve la ascendencia que José Gallart Folch tenía sobre dicha naviera, que nunca llegó a dirigir en términos formales pero cuya marcha seguía prácticamente a diario, como principal socio capitalista y habiendo implicado además a buena parte de sus amigos, enriquecidos como él en Puerto Rico. Le correspondió supervisar personalmente, sin duda, la compra de aquellos tres nuevos vapores así como autorizar unas operaciones que obligaron a la

38. AHPB, Miguel Martí Beya, Manual de 1892, primera parte, f. 1178-1197, 17-III-1892.

sociedad a ampliar notablemente su capital, que llegó a situarse, en diciembre de 1896, en 4.165.528 pesetas.

Con la labor de José Gallart Folch como inspector general de la naviera y, sobre todo, con el trabajo de su gerente, Francisco Prats Ferriol, la sociedad F. Prats y Cía se convirtió en una firma armadora ciertamente rentable. Lo fue, además, desde el primer día, siendo capaz de repartir dividendos suculentos entre sus socios capitalistas: en sus cinco primeros ejercicios, la media se situó en el 13,5% anual. Entre enero de 1892 y diciembre de 1896 F. Prats y Cía pudo repartir entre sus socios comanditarios unas ganancias netas de 2.803.172 pesetas, equivalentes al 67% de su capital. A dicha cantidad habría que sumarle las 742.006 que se repartieron entonces en concepto de gerencia y dirección de la empresa, una cantidad que debió beneficiar singularmente a su socio gerente, Francisco Prats Ferriol, pero también a su inspector general, José Gallart Folch.

Resumen de los beneficios producidos por los vapores, desde la fundación de la sociedad F. Prats y Cía. hasta el 31 de diciembre de 1896 [en pesetas]:

Vapor <i>Puerto Rico</i> (15 viajes)	886.532
Vapor <i>Gran Antilla</i> (13 viajes)	886.340
Vapor <i>Ciudad de Barcelona</i> (3 viajes)	146.673
Vapor <i>Juan Forgas</i> (15 viajes)	1.135.833
Vapor <i>Miguel Gallart</i> (10 viajes)	983.890
Vapor <i>Berenguer el Grande</i> (10 viajes)	960.840
Vapor <i>Pelayo</i> (fletado, 1 viaje)	5.932
Total de beneficios en 67 viajes	5.006.040
Productos varios, ajenos a las expediciones	21.790
Beneficios brutos	5.027.830

Estos beneficios se distribuyen como sigue:

Gastos generales	390.425
Dividendos repartidos entre los socios	2.803.172
Gerencia y dirección	742.006
Gratificaciones (2%)	92.778
Reformas en los buques	929.479
Total	4.957.860
Al fondo de reserva	69.970
	5.027.830 ³⁹

Cabe tener presente que la ampliación de su flota de vapores, de 3 a 6 paquebotes, había permitido a la naviera atender dos líneas transatlánticas: la tradicional de las Antillas (que había dejado, por cierto, de llegar a la isla de Puerto Rico para centrarse en la de Cuba, arribando concretamente a los puertos de Guantánamo, Santiago de Cuba, Manzanillo, Cienfuegos y La Habana) y una segunda hacia América del Sur, que comunicaba directamente Barcelona con Montevideo, Buenos Aires y Rosario.

39. GALLART, *Mis Memorias...*, pág. 63.

Con el cambio de siglo, diversos acontecimientos forzaron cambios sustanciales tanto en la distribución del capital social de F. Prats y Cía como en su denominación. En primer lugar, el fallecimiento en Barcelona, el 1 de julio de 1898, de José Gallart Folch. En segundo lugar, a principios de julio de 1900, el vapor *Gran Antilla* quedó varado en la costa de Almería, partiéndose en dos.⁴⁰ Además, el 21 de diciembre de 1900, falleció en la capital catalana Francisco Prats y Ferriol.⁴¹ Al parecer de forma inmediata, la razón social adoptó el nombre de su sustituto: A. Folch y Cía, Sociedad en Comandita. Se trataba del enésimo cambio en la denominación de la empresa armadora, aunque no sería el último.

La naviera A. Folch y Cía compró, para substituir el desaparecido *Gran Antilla*, un vapor de 3.794 toneladas de registro bruto construido en 1898 en Dumbar-ton (Escocia) por encargo de la naviera Elder & Dempster y llamado inicialmente *Montclair*, pero que bajo pabellón español fue conocido como *José Gallart*.⁴² Ese vapor se dedicó a servir en alguna de las dos líneas transatlánticas de la empresa; unas líneas que en el siglo xx ampliaron su recorrido para comunicar Barcelona con ciudades portuarias de la República Dominicana, por ejemplo, pero también de México, Estados Unidos o Brasil. Aquellos buques sirvieron no sólo (o, más bien, no tanto) para el transporte de carga sino sobre todo para el transporte de pasajeros hacia la América hispana. Eran los tiempos de la emigración en masa, cuando muchos españoles buscaban labrarse un futuro mejor en tierras americanas, y la naviera vinculada a los Gallart hizo de ello una fuente de negocio.

A. Folch y Cía supo también incorporar nuevos elementos de publicidad para difundir su actividad empresarial, como prueba un cartel que aquí reproducimos, dedicado precisamente a dar a conocer sus diversas líneas transatlánticas, e ilustrado precisamente con una imagen de su buque *José Gallart*.

Al final de nuestra particular historia: la Sociedad Anónima de Navegación Transatlántica (1906-1911)

Tras el fracaso de la antigua sociedad anónima Compañía Barcelonesa de Vapores Transatlánticos, impulsada en 1881 por Juan B. Morera y disuelta apenas dos años después, la firma naviera de la que me estoy ocupando adoptó la forma jurídica de una sociedad comanditaria, y con tal forma se mantuvo durante más de veintidós años (entre julio de 1883 y enero de 1906), más allá de los cambios en su razón social o denominación. Una firma comanditaria dirigida, en todo momento, por un único gerente: Juan Bautista Morera Bargalló entre 1883 y 1885, Eusebio Pi entre 1885 y 1892, Francisco Prats entre 1892 y 1900 y A. Folch entre 1901 y 1906. El gerente rendía cuentas ante un número limitado de socios capitalistas, los cuales habían querido aportar sus caudales a la naviera, siempre en forma de comandita. Dicha estructura jurídica diferenció, precisamente,

40. *La Vanguardia*, 13-VII-1900, pág. 2 y 15-VII-1900, pág. 2.

41. *La Vanguardia*, 1-I-1901, pág. 1.

42. Rodrigo, *La Casa Ramos...*, pág. 112.

a esta empresa de algunas de las firmas armadoras de la competencia y, singularmente, de la poderosa Compañía Trasatlántica, la principal firma naviera de entre las que tenían su domicilio en Barcelona, que explotaba líneas regulares también con destino a las Antillas y al Río de la Plata, y que, a diferencia de sus competidoras, contaba con abultadas subvenciones por parte del Estado.

A principios de 1906 hubo, sin embargo, un último cambio en la sociedad A. Folch y Cía. No se limitó, en este caso, a un mero cambio de nombre sino que se produjo también un cambio en la forma jurídica de la compañía, con todo lo que la decisión comportaba. La naviera dejó de ser una sociedad comanditaria para convertirse en una sociedad por acciones. Así, el 30 de enero de 1906 se transformó «la antigua sociedad comanditaria A. Folch y Cía en anónima, denominada Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica, cuya gerencia se ha encomendado –informaba la prensa especializada– a los Sres. D. Pedro Serrallés y Pont, D. José María de Sentmenat y de Fontcuberta y D. Juan Miguel Gallart y Dubocq, como directores, los que a su vez han nombrado administradores a Luis Folch y Parellada y D. Joaquín Arumí y Saurí». Tal como recogía la revista decenal *Vida Marítima*, «la nueva Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica se dedicará a la explotación de los transportes marítimos y demás anexos, continuando los negocios de A. Folch y Cía. de cuyos derechos y obligaciones se ha hecho cargo».⁴³

Aquel cambio puso de relieve hasta qué punto la relación de la familia Gallart con la susodicha firma naviera no había desaparecido tras la muerte, en 1898, del patriarca, José Gallart Forgas. La transformación, de hecho, de aquella empresa en una sociedad por acciones, registrada en 1906, hizo precisamente posible la incorporación como gerente del hijo mayor del difunto Gallart, fruto de su primer matrimonio con la criolla Julia Dubocq Roux; o sea, del boricua Juan Miguel Gallart Dubocq, quien había alcanzado la mayoría de edad civil apenas dos meses antes. Aquel cambio permitió también la incorporación a la empresa de Luis Folch Parellada, en su caso como administrador de la nueva Sociedad Anónima de Navegación Trasatlántica. Luis era hermano de Carmen Folch Parellada, la segunda y joven esposa del patriarca José Gallart Forgas, con quien se había casado, ya en Barcelona, en 1888. No en vano el apellido Folch estaba presente en la denominación de la naviera desde 1901, o sea, tras la muerte de Francisco Prats. También José María de Sentmenat y de Fontcuberta formaba parte, por matrimonio, del clan Gallart. Por otra parte, el tercero de los gerentes, el abogado Pedro Serrallés Pont, llevaba catorce años vinculado a la naviera, a la que se había incorporado en 1892. Fue aquella la última denominación de una empresa que apenas cinco años después, en 1911, entró en liquidación. Poco podían imaginar sus socios que tres años más tarde, en 1914, el inicio de la Gran Guerra abriría una inesperada fase de esplendor para la marina mercante catalana y, en general, española. Acabó pues en 1911 la peculiar y en ciertos momentos turbulenta historia de una empresa naviera que reflejó, como pocas otras, el cambiante escenario de la marina mercante catalana en unos tiempos en los que los buques de vapor acabaron sustituyendo a los tradicionales veleros mercantes.

43. *Vida Marítima*, 148 (10-II-1906), pág. 74.

Vapores Trasatlánticos
españoles
DE
A·FOLCH Y CA
S. en C.
BARCELONA

Servicios Regulares y Directos
entre los puertos del MEDITERRANEO
Cadiz, Portugal, Galicia, Canarias, Puerto-Rico,
Sto Domingo, Cuba, Mexico, Estados-Unidos, Brasil
Uruguay y Argentina
VAPORES RAPIDOS Y DE GRAN PORTE
Provistos de alumbrado eléctrico y excelente acomodación para pasajeros

