

El ferrocarril carbonífero de Sant Joan de les Abadesses (1867-1900). La frustración de una empresa estratégica

● PERE PASCUAL I DOMÈNECH
Universitat de Barcelona

En su primera fase (1832-1860) la industrialización catalana optó por la energía de vapor. En esta época, el país levantó numerosas fábricas algodoneras movidas a vapor¹. Las necesidades de mantenimiento de la gran industria mecanizada —unidas a las demandas de reparación de la incipiente marina a vapor— determinaron la aparición de algunas fundiciones y talleres de construcciones mecánicas². Ello implicó una rápida expansión de la demanda de hulla y una creciente dependencia de importaciones de carbón británico. La carestía del combustible imposibilitaba que la industria textil alcanzara niveles de competitividad y hacía inviable el desarrollo de una moderna industria siderúrgica que generara una oferta barata de laminados. Por tanto, para conseguir la plena expansión y diversificación del proceso de industrialización, era indispensable disponer del «pan» de la industria: hulla autóctona y barata³. La clase capitalista que protagonizó esta transformación era plenamente consciente del problema. Pero existía la ilusión de que —como había sucedido en todos los países que hasta entonces habían entrado en vías de industrialización— se localizarían, en el Principado (o en las regiones colindantes), reservas importantes de hulla. Las máximas esperanzas —después de un frenético período de prospecciones— se depositaron en el yacimiento hullero de Sant Joan de les Abadesses, la riqueza del cual parecía avalada por todos los informes técnicos disponibles. La localización de este coto hullero en un valle pirenaico —en aquel

1. Nadal (1992), pp. 108-154; Maluquer (1994), pp. 125-156; y Sudrià (1994), pp. 29-40.

2. Nadal (1992), pp. 142-151.

3. Nadal (1992), pp. 85-96.

entonces casi inaccesible— planteó la necesidad de construir una línea férrea para situar la hulla, a precios convenientes, en las fábricas y talleres de Barcelona y otras poblaciones del litoral catalán⁴.

La construcción del ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses registró diversos intentos fallidos entre 1844 y 1866. Los dos primeros tuvieron lugar durante 1844. En este año naufragó la sociedad del Camino de Hierro de la Infanta Doña M^a Luisa Fernanda, que pretendía construir un carril de tracción animal de Sant Joan de les Abadesses al puerto de Roses. Lo propio aconteció con la compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Camprodon, promovida por un grupo inglés. La frustración de tales iniciativas determinó que la sociedad El Veterano —que controlaba gran parte del yacimiento hullero de Sant Joan— efectuara en 1847 (sin éxito) otra tentativa de convertir en realidad el ferrocarril proyectado por los ingleses. La pronta realización de esta vía férrea pareció garantizada a raíz de la formación (en 1850) de la compañía del Camino de Hierro del Norte —promovida por la casa Girona Hnos., Clavé y Cía—, con objeto de construir el tramo de Barcelona a Granollers. Pero no fue así. En 1856 los dirigentes de la empresa del Norte optaron —en contra de lo previsto— por prolongar la línea de Granollers en dirección a Girona. Esto comportó que la línea de Granollers a Sant Joan de les Abadesses se concediera (en 1857) a Miquel Ravella —del comercio barcelonés— asociado con tres capitalistas franceses. Pero esta iniciativa tampoco fructificó, y la concesión se declaró caducada ante la inoperancia de los beneficiarios de la misma.

Este nuevo fracaso generalizó la convicción de que dicha vía férrea difícilmente se construiría sin subvención del Estado. Los diputados catalanes —especialmente Pascual Madoz— se ocuparon de conseguir este objetivo, lo cual posibilitó la promulgación de la ley de 29 de enero de 1862, que otorgó a esta línea una subvención máxima de 67.500 ptas./km. La compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Girona estaba interesada en obtener su concesión. Pero la ley de ferrocarriles disponía que toda línea subvencionada se había de conceder mediante subasta pública. Se produjo, entonces, un desenlace inesperado. Un agente de cambio y bolsa (Alejandro Bengoechea) obtuvo la concesión a costa de renunciar a toda subvención y de reducir en nueve años el período legal (99 años) de explotación. Poco después, Bengoechea la traspasó a la casa Breusing & C^o, de Manchester. Esta promovió la formación de la compañía del Ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses —autorizada en agosto de 1863. Los principales accionistas de la sociedad fueron la propia casa Breusing y la General Rolling Stock C^o Ltd., una empresa británica productora de material ferroviario en graves dificultades financieras. En diciembre de este mismo año, Breusing & C^o se retiró del negocio, y su participación la adquirieron dos franceses (L. Mouton y G. de Blonay) y un belga (D. Thi-berghine). En el transcurso de 1864, se inició la construcción de la línea y llegaron

4. Pascual (1990), pp. 115-123.

las primeras remesas del material suministrado por la General Rolling Stock. Pero dicha empresa quebró en el transcurso de este año —cuando era accionista mayoritaria de la compañía ferroviaria y había tenido que asumir, además, el contrato de construcción de la línea—, lo que abocó a la sociedad del ferrocarril de Sant Joan a una situación insostenible. Las obras se paralizaron y los materiales acopiados quedaron abandonados. En octubre de 1866, con objeto de poner fin, cuanto antes, a tal situación, el gobierno optó por declarar disuelta la sociedad del Ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses. Habían transcurrido veintidós años, durante los cuales se habían sucedido seis intentos —fallidos por diversas causas— de construir esta vía férrea. Pero la imperiosa necesidad de disponer de combustible barato por parte de la industria catalana era, sin duda, el resorte que explica que no cundiera el desánimo ante tanto maleficio. Porque a los pocos meses de la disolución de esta compañía se reanudaron las gestiones para reemprender la construcción de este ferrocarril, en unos momentos en los que el país se hallaba sumido en una profunda crisis económica y financiera⁵.

El intento definitivo en época de crisis

Las presiones procedentes de Cataluña para que el gobierno volviera a sacar a subasta la concesión subvencionada de esta línea fueron, al parecer, muy intensas a partir de la desaparición de la sociedad del Ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses y de la caducidad de la concesión en noviembre de 1866. El 12 de mayo de 1867, el ministro de Fomento (Manuel de Orovio) presentó al Congreso un proyecto de ley en el que se otorgaba a esta vía férrea una subvención de 7.000.000 de pesetas a pagar en Deuda del 3%, computada al 50% de su valor nominal. Se establecía, además, que la empresa que adquiriera la concesión quedaría obligada a abonar la suma de 4.593.503,9 pesetas a la sindicatura de quiebra de la anterior compañía concesionaria⁶. Precio por el que se habían peritado los estudios, terrenos expropiados, obras ejecutadas y materiales acopiados en la línea. La comisión encargada de dictaminar el proyecto señaló que el «carbón y el hierro son grandes elementos de poder industrial y político...» y que «Cataluña es sin disputa la provincia de España que más necesita de ese poderoso elemento —se refiere al carbón— de riqueza...». Pero lamentó que la forma de pago «no permita asegurar la subvención real...»⁷.

5. Nadal (1992), pp. 88-92; Nadal (1997b), pp. 33-37; y Pascual (1990), pp. 120-122 y 265-303.

6. *Diario de las Sesiones de Cortes [...] Legislatura de 1866 a 1867...* J.A. García, Madrid, 1867, pp. 268-269, núm. 25 (14-V-1867), apéndice.

7. *Ibidem*, pp. 366-368, núm. 32 (26-V-1867), apéndice.

En su discusión en el pleno del Congreso, el ministro se mantuvo firme por lo que respecta a la forma de pago de la subvención⁸. El proyecto se aprobó sin modificaciones, y el 26 de junio de 1867 se promulgó la segunda ley de subvención al ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses⁹. En otoño de este año se celebró una reunión en la Llotja de Barcelona, a la que asistieron representantes de las empresas mineras de la cuenca de Sant Joan, y se acordó designar una comisión para que se ocupara de impulsar la rápida construcción de esta vía férrea¹⁰. El temor de que la subvención votada por el Congreso no resultara suficientemente estimulante determinó que la Diputación de Barcelona acordase —en diciembre de 1867— conceder a la empresa que asumiera su realización una subvención de 1.250.000 pesetas en efectivo y que el Ayuntamiento de Barcelona aprobara (el 14 de marzo de 1868) otorgarle un anticipo de 750.000 pesetas reintegrable a lo largo del primer quinquenio de explotación de la línea¹¹. La compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueres se ofreció a transportar, gratuitamente, la totalidad de los materiales destinados a la construcción de la línea de Sant Joan, y a mitad de precio las primeras 750.000 toneladas de carbón que circularan desde las minas hasta Barcelona. Las sociedades mineras El Veterano y La Aurora del Pirineo ofrecieron pagar a la compañía que construyera la línea 10 reales por tonelada de carbón extraído hasta formar un total de 2.500.000 pesetas, con la condición de que esta suma se destinara a amortizar el capital invertido en la construcción del ferrocarril hasta donde alcanzara¹².

La comisión formada en Barcelona para promover la construcción de la línea constataba, a mediados de mayo de 1868, que próxima a verificarse la subasta de concesión, no se tenía noticia «de que piense tomar parte en la misma ninguna Compañía nacional ni extranjera...». Pero anunció que había recibido una propuesta formulada por Antonio Zulueta, el cual se mostraba dispuesto a construir la vía férrea si se le aseguraba la suscripción de un capital de 7.500.000 pesetas —dividido en 15.000 acciones— y la disponibilidad de las diversas subvenciones que se habían otorgado a la línea. Por su parte, Zulueta se comprometía a no crear ni emitir ninguna otra clase de papel al portador y a establecer un convenio para amortizar las cargas existentes —la suma acreditada por la sindicatura de quiebra de la anterior compañía y la devolución del anticipo del Ayuntamiento de Barcelona— en el plazo de veinte años abonando a los acreedores un interés del 6% hasta la ex-

8. *Ibíd.*, pp. 382-389, núm. 34 (28-V-1867). En este mes y año, la cotización en Barcelona de la Deuda consolidada del 3% osciló entre el 36,3 y el 31,5% (*Almanaque del Diario de Barcelona para el año bisiesto 1868*. Diario de Barcelona, Barcelona, 1867, p. 80), lo cual quiere decir que el valor a precio de mercado de los 14.000.000 de ptas. del valor nominal de la Deuda del 3% a recibir era de 4.476.000 ptas, aproximadamente.

9. *Caminos de Hierro del Norte de España. Titulación oficial de la compañía. Recopilación...* Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid, vol. II, pp. 235-236.

10. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 43 (3-XI-1867), pp. 690-691.

11. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 15 (11-IV-1868), pp. 227-228.

12. *Ibíd.*, pp. 234-235.

TABLA I
SITUACIÓN FINANCIERA DE LA LÍNEA DE GRANOLLERS A SANT JOAN DE LES
ABADESSES EN MAYO DE 1868

	pesetas
1. Inversión pendiente para terminar la construcción de la línea	16.502.339,8
Obras ejecutadas y materiales a pie de vía	4.589.183,5
Presupuesto total de construcción ^(a)	21.091.523,3
2. Subvenciones:	
–del Estado: 14 millones de ptas. de Deuda del 3% a 37,5%	5.250.000,0
–de la Diputación de Barcelona	1.250.000,0
–del Ayuntamiento de Barcelona, anticipo reintegrable ^(b)	500.000,0
	7.000.000,0
3. Auxilios:	
–de las sociedades El Veterano y La Aurora del Pirineo (10 rs. por tm. sobre el primer millón de tms. de carbón extraído)	2.500.000,0
–de los CC.HH. de Barcelona a Francia, reducción de tarifa sobre las primeras 750.000 tm. de carbón transportadas	750.000,0
–de los CC.HH. de Barcelona a Francia, transporte gratuito de los materiales para la construcción de la línea	125.000,0
	3.375.000,0
capital necesario para terminar la línea [(1 – (2 + 3))]	6.127.339,8

(a) Este presupuesto se estableció en el replanteo del trazado de la línea que efectuó, por encargo del gobierno, el ingeniero Aramburu, cuyos planos fueron aprobados por R.O. de 24 de noviembre de 1867.

(b) Otras informaciones aparecidas en la prensa de la época cifran este anticipo en 750.000 ptas.

Fuente: *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 23 (6-VI-1868), pp. 361-364.

tinción de la deuda¹³. En 1867 el presupuesto de construcción de la línea de Sant Joan se estableció en 21,09 millones de pesetas. Ahora bien, las obras ejecutadas y los materiales acopiados sumaban 4,58 millones. Era preciso, pues, invertir 16,5 millones para poner en explotación el ferrocarril (véase la tabla 1). La intención de Zulueta era, por consiguiente, financiar esta suma con los 7,5 millones de pesetas que desembolsarían las acciones a emitir, y con los 10,37 millones de las subvenciones, auxilios y anticipos asignados a la línea¹⁴. La depresión económica y financiera determinaba que la situación no fuera nada propicia para la formación de la empresa, pero las malintencionadas insinuaciones y críticas aparecidas en la prensa tuvieron, sin duda, una gran incidencia en el fracaso de esta iniciativa. La *Gaceta de los Caminos de Hierro* lanzó la infundada acusación —sin que que-

13. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 23 (6-VI-1868), pp. 361-364.

14. Ponce (1992), p. 133, sobre este intento de constituir una empresa que tuviera por objeto la construcción de la línea de Sant Joan.

de claro los intereses que trataba de defender— de que se intentaba «construir la línea, tal como este señor —se refiere a Zulueta— lo tenga por conveniente [...] sin contar para nada con los futuros accionistas, que [...] no han de ser otra cosa que contribuyentes sumisos y pasivos, sin voz ni voto en el asunto...»¹⁵.

En julio de 1868, la suscripción del capital aún estaba abierta, y los promotores de la empresa insistían acerca de que la línea había de proporcionar al mercado barcelonés hulla «al precio de 4 a 5 rs. quintal. El precio medio del carbón inglés es de [...] 9 rs. quintal, habiendo alcanzado en las épocas de mayor baratura el precio de 7 reales...» y reafirmaban su «plena y entera convicción de que la cuenca carbonífera que se trata de explotar es una verdad...»¹⁶. Pero la crisis económica y la vorágine de los acontecimientos políticos de 1868 propiciaron la frustración de este intento, tras dos subastas sin postores¹⁷. No obstante, la sociedad minera El Veterano continuó en su empeño de hallar quién se ocupara de la construcción de la línea. Lo halló. Un tal Pauwels aceptó construir la vía férrea a condición de que se modificara la subvención. Los directivos de la empresa carbonera solicitaron del Gobierno provisional la modificación de la ley de concesión del ferrocarril, lo cual consistía en efectuar el pago de la subvención en títulos de la Deuda del 3% a precios de cotización¹⁸. El gobierno provisional no quiso asumir la responsabilidad de cambiar la subvención por decreto y optó por esperar la elección de las Cortes constituyentes para que la cámara legislativa se pronunciara sobre dicho particular. Poco después de constituirse el Congreso se presentó un proyecto para modificar la ley de 26 de junio de 1867. Los firmantes de esta proposición pretendían que el pago de la subvención se verificara de la forma indicada a fin de evitar quebrantos a la empresa concesionaria¹⁹.

15. *Ibidem*.

16. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 31 (2-VIII-1868), pp. 516-517.

17. *Sociedad especial minera El Veterano. Memoria para la Junta general [...] del día 22 de Junio de 1870*. N. Ramírez y Cía., Barcelona, 1870, p. 6.

18. *Sociedad especial minera El Veterano. Memoria para la Junta general [...] del día 15 de Febrero de 1869*. N. Ramírez y Cía., Barcelona, 1869, p. 6.

19. *Diario de Sesiones de las Cortes constituyentes [...] Legislatura de 1869...* J.A. García, Madrid, 1870, pp. 2.585-2.587, núm. 93 (7-VI-1869), apéndice. De otro lado, ante la posibilidad de que no se presentara ningún postor en la subasta convocada para adjudicar la concesión de la línea, propusieron que el gobierno quedara autorizado a invertir la subvención en construir el tramo de Granollers a Sant Quirze de Besora y en amortizar una tercera parte de la suma acreditada por la sindicatura de quiebra. Entonces, a su entender, se debía convocar una nueva subasta, cuya subvención consistiría en la cesión del mencionado tramo, a condición de que el adjudicatario de la concesión se comprometiera a terminar la construcción de la línea y a amortizar los dos tercios restantes de la cantidad acreditada por la expresada sindicatura. Por último, en tanto no tuviera lugar la concesión definitiva de la línea, sustentaban la conveniencia de ceder la explotación del tramo construido a los mencionados acreedores hasta la total extinción de su crédito.

Fèlix Macià Bonaplata: artífice de la secció de Granollers a Vic

La cámara aprobó, sin cambios, este proyecto, y el 19 de julio de 1869 se promulgó la ley que modificó, en los mencionados términos, la subvención concedida al ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses en 1867²⁰. Unos meses después (el 31 de diciembre de 1869) se publicó el pliego de condiciones para la construcción y explotación de la línea; se estableció un plazo de cuatro años para dejarla en servicio a partir de su concesión y una tarifa máxima legal para el transporte de carbones de 0,075 ptas. por tm./km²¹. El 10 de mayo de 1870 se celebró la preceptiva subasta, y la concesión se adjudicó al único postor: el barón Henri Alexandre de Lossy de Ville, residente en París²². El nuevo concesionario promovió la formación de una compañía con la denominación de Camino de Hierro del Norte de Cataluña y formalizó el contrato de construcción de la línea con el belga Jules Cesar Diricq. Los trabajos se reemprendieron en julio de 1870; pero al cabo de pocos meses, el contratista tuvo que ser sustituido. En febrero de 1871, Broccà y Cía. —una empresa catalana— se hizo cargo de la construcción de la vía férrea²³.

La crónica escasez de recursos de Lossy de Ville comportó que las obras se desarrollaran con una lentitud desesperante. Para aumentar sus disponibilidades, el concesionario solicitó (en marzo de 1872) el cobro de la subvención concedida por la Diputación de Barcelona el 2 de diciembre de 1867. Esto dio lugar a que se manifestara la animadversión de una parte de los diputados provinciales hacia Lossy y sus socios, quienes objetaron que la mencionada subvención debía considerarse nula debido al «incumplimiento de una de las condiciones [...], cual era la publicación en el *Boletín Oficial*...»²⁴. La cuestión quedó aparcada, y la corporación provincial no volvió a ocuparse del tema hasta comienzos de 1873. Se presentó, entonces, una propuesta de concesión de subvención a la línea de Granollers a Sant Joan de les Abadesses en los mismos términos y por una suma idéntica a la aprobada en 1867. Tal iniciativa provocó que aflorara, de forma más explícita, la oposición latente. Las discusiones versaron sobre argucias dilatorias, salpicadas

20. *Caminos de Hierro del Norte de España. Titulación oficial de la compañía. Recopilación...*, vol. II, op. cit., pp. 237-238..

21. *Ibidem*, pp. 238-248.

22. *Ibidem*, pp. 248-249. La concesión se hizo efectiva por R.O. de 10 de mayo de 1870. La sociedad El Veterano confió en otro candidato para obtener tal concesión, puesto que «había suscrito con el señor D. Manuel de Luque, en su calidad de representante de la casa o empresa que se proponía solicitar la concesión, un compromiso provisional...» sobre el transporte de carbones por el futuro ferrocarril «mediante ciertas condiciones de reciprocidad...». Pero Luque no pudo (o no quiso) efectuar el depósito legal para participar en la subasta y traspasó a Lossy de Ville el convenio que había formalizado con El Veterano. Este contrato se tuvo que modificar posteriormente a petición del concesionario, a costa, según la dirección de la compañía minera, «de algún ligero sacrificio de nuestra parte...» (*Sociedad especial minera El Veterano. Memoria para la Junta general [...] del día 22 de Junio de 1870*, op. cit., p. 7-8).

23. Nadal (1997b), pp. 35-36.

24. *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 134 (5-VI-1873), p. 2. Resumen de la sesión celebrada el 3 de enero de 1873.

con alguna intervención que cuestionaba la solvencia de Lossy. Un diputado recordó que «no se completó el depósito, ni la empresa hizo entrega de la cantidad que debía satisfacer a la sindicatura de la quiebra de su antecesora, porque entregó pagarés a 25 años de fecha, cuyo dato debe tenerse muy presente porque en este caso no podría ser hipotecado el camino...»²⁵. Los trámites se retrasaron unos meses. En mayo de 1873, la propuesta de subvención pasó al pleno de la corporación provincial con objeto de ponerse a votación. Pero no se pudo aprobar por falta de quorum. Por tanto, el tenaz grupo opositor consiguió su propósito: la Diputación no volvió a ocuparse de este asunto durante un año.

Esto contribuyó, sin duda, a agravar la falta de recursos de Lossy de Ville. No obstante, la desconfianza de una parte de los diputados provinciales hacia este personaje estaba, al parecer, bastante justificada. La prensa publicó que el concesionario era poco conocedor del negocio que tenía entre manos y que había cometido graves desaciertos²⁶. Unos meses después, abandonaba la empresa y transfería la concesión de la línea a Fèlix Macià Bonaplata²⁷ y a Eugeni Broccà Sagnier²⁸ —lo cual fue atorzado por R.O. de 13 de octubre de 1873²⁹—, quienes no asumieron, según parece, la concesión a título individual, sino en representación de una sociedad comanditaria³⁰. El cambio de titularidad de la concesión permitió que se desencallara la cuestión de la subvención que la Diputación de Barcelona había otorgado a la línea. La corporación provincial acordó, en su reunión del 18 de mayo de 1874, conceder a esta vía férrea la subvención de 1.250.000 pesetas,

25. *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 249 (17-X-1873), p. 3-4. Resumen de la sesión celebrada el 6 de febrero de 1873.

26. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 31 (1-VIII-1875), pp. 482-483.

27. F. Macià Bonaplata ocupaba, en esta época, el cargo de director de la sociedad minera El Veterano. Era miembro del linaje de emprendedores industriales y hombres de negocio estudiada en dos ensayos biográficos por Nadal (1983), pp. 79-95 y Nadal (1997a).

28. Es posible —a pesar de que no disponemos de información que lo confirme— que Eugeni Broccà fuese descendiente o familiar de Francesc Broccà, socio fundador, en 1842, de la sociedad naviera y de construcciones mecánicas Navegación e Industria (*Navegación e Industria. Pactos y condiciones de la contrata de dicha sociedad anónima, establecida en Barcelona...* A. Brusí, Barcelona, 1842, p. 6).

29. *Caminos de Hierro del Norte de España. Titulación oficial de la compañía. Recopilación...*, vol. II, op. cit., pp. 249-250.

30. Colegio de Notaris de Barcelona. Arxiu Històric de Protocol·ls (en lo sucesivo CNBAHP), notario Josep Ponsà Figuerola, Barcelona, 28 de marzo de 1871, fols. 457v.-465r. El 18 de enero de 1871, Lossy de Ville contrató, mediante escritura privada, la construcción de la línea de Granollers a Sant Joan de les Abadesses —«excepto el material móvil...»— con Eugeni Broccà por el precio de 11.250.000 ptas.: 4.310.000 en pago de la sección de Granollers a Vic, y las 6.940.000 restantes de la de Vic a Sant Joan. Por lo que respecta al pago de la primera sección, se pactó que Lossy entregaría: 1.200.000 ptas., en metálico; 1.985.284,5, con el producto de la subvención a recibir del Estado; 416.666,66, con el de la subvención de la Diputación de Barcelona; y 708.048,84, también en metálico, una vez terminada la construcción de esta sección de la línea. Unas semanas después (el 28 de marzo de 1871) se constituyó la sociedad colectiva Broccà y Cía. con un capital de 312.500 ptas. aportado por los siguientes socios: Eugeni Broccà Sagnier, ingeniero, 25.000 ptas.; Fèlix Macià Bonaplata, ingeniero industrial, 100.000; Rafel Llusà Ventura, fabricante y propietario, 75.000; Martí Masferrer Roig, comerciante y propietario, 50.000; Candi Antiga Lluís, docente y propietario, 37.500; y Jaume Carcereny Balansó, rentista y propietario, 25.000.

pagadera en tres plazos —a medida que entraran en servicio las tres secciones en las que se dividía la línea— y bajo el compromiso de abonar un interés del 6%—en caso de producirse atrasos en su pago³¹. Las obras entre Granollers y Vic habían experimentado un avance decisivo, pese a que en esta sección de la línea —que discurría por las angosturas del río Congost— se hizo preciso levantar algunas obras de fábrica de envergadura³². Parece que a finales de 1873 su construcción estaba casi terminada, porque la dirección de la sociedad El Veterano anunció, en diciembre de este año, que la línea estaba en condiciones de ser inaugurada³³. Pero la tercera guerra carlista retrasó el acontecimiento durante bastantes meses, puesto que los 40,1 kilómetros de esta sección no entraron en servicio hasta el 8 de julio de 1875. Dada la situación de guerra civil en la que se hallaba inmerso el país, este suceso causó asombro en las capitales europeas, y motivó que la prensa efectuara la siguiente consideración sobre la singularidad de las «cosas de España»:

«Mucha sorpresa produjo en el extranjero la noticia de nuestra *Gaceta* [...], tanto que nuestros colegas de París y de Bruselas tuvieron buen cuidado de citarnos, temerosos de cargar con la responsabilidad de un error [...], puesto que les parecía punto menos que imposible la terminación y apertura de un camino de hierro en un país teatro activo de la guerra [...]. Pero fuera de España se ignora un hecho característico de nuestro país: si en España no se hubiera de hacer nada, sino cuando disfrutamos de una paz octaviana y tuviéramos un buen gobierno, medrados estaríamos; aún nos encontraríamos como antes de la venida de los fenicios. Aquí la guerra y la inestabilidad política constituyen un verdadero estado normal; y tal es la vitalidad de este desdichado país, que hasta progresa en medio de la agitación y de la lucha...»³⁴.

No menos sorprendente resultó para propios y extraños que la construcción de la línea no la hubiera llevado a cabo una sociedad anónima, porque según enfatizó el mencionado periódico «no existía semejante Compañía, y en esto cabalmente consiste el principal mérito de la realización de las obras...». El capital para poner en servicio el primer tramo de este ferrocarril lo habían aportado seis personas vinculadas al negocio minero, que emprendieron en comandita su construcción³⁵.

31. *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 140 (12-VI-1874), p. 2-3. Resumen de la sesión celebrada el 12 de junio de 1874.

32. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 13 (26-III-1876), pp. 195-196. Entre las cuales «merece mencionarse el puente de Palau [...], que es de tramos de hierro sobre pilas de sillería, y cuya parte metálica está hecha en España, en los talleres de la Maquinista Terrestre y Marítima; un viaducto, una profundísima trinchera y los muros de sostenimiento que ha exigido un trazado tan difícil...».

33. *Sociedad especial minera El Veterano. Memoria para la Junta general [...] del día 18 de Diciembre de 1873*. N. Ramírez y Cía., Barcelona, 1873, p. 6.

34. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 29 (18-VII-1875), pp. 450-451.

35. *Ibidem*. El autor de la gacetilla se abstuvo de indicar la identidad de las seis personas «a quienes hemos hecho referencia, y cuyos nombres no nos decidimos a consignar por hoy, temerosos de herir su modestia...». No obstante, un par de años más tarde, el mismo periódico [*Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 47 (25-XI-1877)], pp. 738-739 publicó que la construcción de la sección de Granollers a Vic se había realizado gracias «a los esfuerzos...» de Macià Bonaplata; Broccà; Antiga; Carcereny; Llusà; Massó Bori; Vehil; Canadell Villavechia; y Muns Hospital y Cía.

Sin embargo, la entrada en explotación de la línea hasta Vic fue la ocasión propicia para que Eugeni Broccà y los otros socios abandonaran la empresa³⁶. La R.O. de 10 de agosto de 1875 autorizó la transferencia de la concesión que tenía, mancomunadamente, con Fèlix Macià Bonaplata desde 1873 a favor de este último³⁷. La inversión en capital fijo en la construcción del tramo de Granollers a Vic fue de 14.952.992,8 de pesetas, 10.304.707,1 de las cuales las aportó Fèlix Macià Bonaplata, y las 4.648.285,7 restantes procedían del cobro de parte de las subvenciones del Estado y de la Diputación de Barcelona (véase la tabla 2). Pero si tenemos en cuenta que se dedicaron 4.593.503,9 pesetas a indemnizar a la sindicatura de quiebra de la anterior empresa concesionaria de la línea —por las obras realizadas y materiales acopiados entre 1863 y 1865—, hemos de inferir que durante el cuatrienio de 1871-74 se efectuó una inversión neta de 10.359.488,9 pesetas de capital privado y público. Los meses que siguieron a la apertura de esta sección fueron, sin duda, los más gratificantes para el tenaz concesionario que había tenido el coraje de acabar su construcción. El Círculo Literario de Vic quiso conmemorar el acontecimiento y celebró, en julio de 1876 —finalizada la guerra civil—, un certamen literario. Fèlix Macià Bonaplata patrocinó uno de los premios: el adjudicado al estudio de Joaquim Salarich, que trata del impacto que había de tener la vía férrea sobre el desarrollo de la agricultura ausonense³⁸.

TABLA 2
INVERSIÓN EN CAPITAL FIJO PARA PONER EN SERVICIO LA SECCIÓN DE
GRANOLLERS A VIC, DE LA LÍNEA DE SANT JOAN DE LES ABADESSES

	pesetas
1. Invertido por Fèlix Macià Bonaplata:	
—abonado a la sindicatura de quiebra de la anterior compañía por obras ejecutadas y materiales acopiados a pie de vía	4.593.503,9
—en las obras efectuadas durante el cuatrienio de 1871-74	5.711.203,2
	10.304.707,1
2. Subvenciones recibidas del Estado y de la Diputación de Barcelona	4.648.285,7
total invertido en la sección de Granollers a Vic (1 + 2)^(a)	14.952.992,8

(a) El total invertido en la construcción del camino fue de 13.743.573 ptas., a las que se ha de agregar el coste del material móvil: 1.209.419,8 ptas.

Fuentes: *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 157 (I-VII-1881), p. 3, balance de situación de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses el 31 de diciembre de 1878 y *Diario de las Sesiones de Cortes [...]. Legislatura de 1866 a 1867...* J.A. García, Madrid, 1867, pp. 268-269, núm. 25 (14-V-1867), apéndice.

36. Nadal (1997b), p. 36.

37. *Caminos de Hierro del Norte de España. Titulación oficial de la compañía. Recopilación...*, vol. II, op. cit., p. 250.

38. Cf. [Joaquim Salarich], *El cultivo alterno. Memoria...*, Ramon Anglada, Vic, 1877.

La compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses y la prolongación de la línea hasta el yacimiento hullero

Una vez alcanzada esta meta, Macià Bonaplata orientó sus esfuerzos a impulsar la formación de una sociedad que tuviera por objeto la prolongación de la línea hasta el yacimiento hullero. Estableció negociaciones con la sociedad Catalana General de Crédito, la cual se comprometió a promover la formación de una compañía para llevar a cabo este «patriótico cometido...»³⁹. Las gestiones realizadas al efecto no fructificaron hasta el 8 de noviembre de 1877, fecha en la que se escrituró la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses, fundada por: Fèlix Macià Bonaplata, concesionario del ferrocarril de Granollers a Vic; Luís del Castillo López, comerciante y administrador de la Catalana General de Crédito; y Joaquim Prats Roquer, propietario, y Rafel Llusà Ventura, fabricante, presidente y director, respectivamente, de la sociedad El Veterano. El capital se estableció en 10 millones de pesetas, dividido en 20.000 acciones de 500 pesetas: 10.000, las suscribió El Veterano en pago de la transferencia a la compañía ferroviaria de la totalidad de sus activos: minas, edificios, instalaciones...; 5.000, Fèlix Macià como parte del precio del ferrocarril de Granollers a Vic; y las 5.000 restantes, la Catalana General de Crédito en pago de parte del coste de la prolongación de la línea de Vic hasta las minas de Surroca y Ogassa⁴⁰.

La empresa se planteó, pues, como un negocio que había de integrar la explotación de la vía férrea y la del yacimiento hullero con la expectativa de «emancipar a la industria de la necesidad de acudir a los mercados extranjeros en demanda de combustible...»⁴¹. Unos días después se formalizó el contrato de venta del ferrocarril y de la concesión de Fèlix Macià a la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses por el precio de 10.775.000 pesetas, a pagar del siguiente modo: 2.500.000, en 5.000 acciones de la empresa ferroviaria; 7.750.000, en 15.500 obligaciones de la misma compañía; y las 525.000 restantes en metálico⁴². El vendedor se comprometió a extinguir el llamado crédito «de los belgas» por importe de 3.000.000 de pesetas —que venía devengando un interés del 6%— y otro de 1.095.238,09 pesetas del que era acreedor Moucharville, abogado de París. Tam-

39. CNBAHP, notario Josep Falp, Barcelona, 15 de noviembre de 1877. Escritura de venta del ferrocarril de Granollers a Vic de Fèlix Macià Bonaplata a la sociedad del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses.

40. *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 279 (22-XI-1877), suplemento. Transcripción de la escritura social de la compañía protocolizada por el notario barcelonés Josep Falp. Para integrar el Consejo de administración de la sociedad fueron designados: Ramon Estruch Ferrer, Antoni Juncadella Oliva, Pau M. Tintoré, Antoni Roger Vidal, Joan Prat Sancho, Fèlix Macià Bonaplata, Pau Turull Comadran, Agustí Peyra Mach, Nonet Plandolit, Emili Juncadella Oliva, Josep Cortada de Vedruna, Candi Antiga, Joaquim Gibert Oliva, Antoni Borrell Folch, Rafel Llusà, Ramon Muns y Jaume Carcereny. En calidad de suplentes, fueron elegidos: Jaume Moré Bosch, Antoni Canadell Prats, Joaquim Prats Roquer, Ramon Prats Tarrech y Joan Masó Bori.

41. *Ibidem*.

42. CNBAHP, notario Josep Falp, Barcelona, 15 de noviembre de 1877.

TABLA 3
BALANCE DE LA SOCIEDAD DEL FERROCARRIL Y MINAS DE SANT JOAN DE LES
ABADESSES EN 31 DE DICIEMBRE DE 1878. (EN PESETAS)

Activo		Pasivo	
1. Ferrocarril:		1. Capital:	
–sección de Granollers a Vic	13.743.573,0	–20.000 acciones	10.000.000,0
–material móvil	1.209.419,8	–45.000 obligaciones	22.500.000,0
–sección de Vic a Torralles	4.436.241,2	2. Subvenciones:	
–existencias en talleres y servicios	137.771,4	– recibidas	4.648.285,7
–diversos deudores	12.185,0	–pendientes de recibir	5.192.740,2
2. Minas:		3. Diversos acreedores:	
–labores, instalaciones y materiales	5.608.689,9	–Fèlix Macià Bonaplata	10.340.785,2
3. Administración central:		–Catalana General de Crédito	4.696.239,9
–caja	13.618,4	–El Veterano	5.400.000,0
–mobiliario y efectos oficina	23.643,0	–otros acreedores	2.784.421,6
–diversos deudores	2.711.193,0	4. Resultados ejercicio:	
4. Accionistas, capital por desembolsar	10.000.000,0	–de noviembre de 1877 a finales de 1878	117.388,0
5. Obligaciones a emitir	22.500.000,0		
6. Subvenciones pendientes de liquidación ^(a)	5.283.525,9		
total activo	65.679.860,6	total pasivo	65.679.860,6

(a) Además de las 5.192.740,2 ptas. que acreditaba por las subvenciones que se le otorgaron, la sociedad tenía consignada en el balance la suma de 90.785,7 ptas. en concepto de una demanda pendiente de resolución relativa a la cuantía de la subvención recibida del Estado.

Fuente: *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 157 (I-VII-1881), p. 3.

bién se obligó a garantizar a la compañía el cobro de la integridad de la subvención, cuyo producto líquido se podía ver mermado por la forma de pago impuesta por la ley de 21 de julio de 1876⁴³. Por su parte, la empresa ferroviaria se comprometió a respetar el contrato de construcción de la prolongación de la línea hasta Sant Joan de les Abadesses que Macià Bonaplata había pactado en escritura privada –suscrita el 7 de noviembre de 1877– con la Catalana General de Crédito. No obstante, la sociedad de crédito no se ocupó directamente de la construcción de esta sección de la línea, sino que el 20 de diciembre de este mismo año subcontrató

43. *Ibidem*. En la escritura se consigna que Macià confiaba que «tarde o temprano la ley o los Cuerpos colegisladores harán justicia a las reclamaciones que tiene entabladas para recibir íntegramente la subvención...», y que por ello garantizaba a la sociedad el cobro de la totalidad de las 4.450.190,5 ptas. que quedaban pendientes de pago de la expresada subvención. De otro lado, la compañía y Macià convinieron que por «todo anticipo –en el cobro de la subvención– se abonará un interés a razón de seis por ciento anual y de todo retardo se cargará igualmente interés al mismo tipo...».

su realización —probablemente con lucro— a un grupo de cuatro franceses, que constituyeron la empresa Bernard, Varinot y Cía.⁴⁴

Pese a que la compañía quedó formalmente constituida en noviembre de 1877, según se desprende del balance de cierre del ejercicio de 1878 —el primero elaborado por la sociedad—, aún no se había iniciado el proceso de realización del capital (véase la tabla 3). Por ello, Fèlix Macià Bonaplata acreditaba de la empresa 10.340.785,2 de pesetas por la transferencia de la sección de Granollers a Vic; la Catalana General de Crédito, 4.696.239,8 pesetas por las obras ejecutadas durante 1878 en la prolongación de la línea hacia Sant Joan de les Abadesses; y la sociedad El Veterano —en proceso de liquidación—, 5.400.000 pesetas por el traspaso de sus activos. Una operación en la que las accionistas de la compañía minera hicieron, posiblemente, un buen negocio —salvo que en el transcurso del año y medio comprendido entre mediados de 1877 y finales de 1878 se hubiera invertido más de un millón de pesetas en el yacimiento hullero, lo cual no parece nada probable—, puesto que según el balance de 30 de junio de 1877, el capital desembolsado por la sociedad El Veterano sólo se cifraba en 4.263.493,4 pesetas⁴⁵.

Con objeto de cumplir sus objetivos sociales, la compañía emitió, además de las 20.000 acciones (de 500 pesetas) que constituían su capital, un empréstito de 45.000 obligaciones del 6%, también de 500 pesetas de valor nominal. Según todos los indicios, las acciones emitidas se entregaron —en el transcurso de 1880— a Fèlix Macià Bonaplata, a la Catalana General de Crédito y a los antiguos accionistas de la sociedad El Veterano para saldar parte de las cuantiosas deudas acreditadas por estas personas físicas y jurídicas a raíz de la formación de la sociedad. La empresa hizo lo propio con 34.000 de las 45.000 obligaciones que se colocaron —22.000 en 1870 y 12.000 en 1880— a «la par, en pago de gastos sociales y del ferrocarril...»⁴⁶. De otro lado, durante 1881 negoció 5.292 obligaciones, y en 1882, otras 708 al tipo medio del 91,05%. Si tenemos en cuenta que durante el cuatrienio de 1879-82, la compañía consiguió cobrar 2.880.762,9 pesetas de las subvenciones del Estado y de la Diputación de Barcelona, el producto líquido obte-

44. CNBAHP, notario Josep Falp, Barcelona, 6 de abril de 1878, fols. 1.307v.-1.311v. Los socios de esta empresa fueron: Pierre Bernard Feraudet, contratista de obras públicas y vecino de Burdeos; Charles Varinot Pitois, también contratista de obras y vecino de París; y Paul Boucher de la Martinière, ingeniero y vecino de Buñuel (Navarra). Entre los que adquirieron a la Catalana el contrato de construcción de esta sección de la línea de Sant Joan figuraba un cuarto sujeto: Victor Avril —ingeniero y vecino de París— que no participó en la formación de la compañía por hallarse ausente de Barcelona. El capital se estableció en 200.000 ptas., de las cuales Bernard aportó 80.000; Varinot, otras 80.000; y Boucher, las 40.000 restantes. De otro lado, los «socios Bernard y Varinot se comprometen a facilitar por mitad [...] y con interés de seis por ciento anual el mayor capital que pueda ser necesario...».

45. Cf. *Sociedad especial minera El Veterano. Memoria para la Junta general [...] del 22 de Setiembre de 1877*. N. Ramírez y Cía, Barcelona, 1877, balance fechado el 30 de junio de 1877, sin paginar.

46. *Memoria sobre las Obras públicas de 1883 en lo relativo a ferrocarriles...* Establecimiento tipográfico «El Correo», Madrid, 1885, pp. 74-75.

nido del capital realizado en el transcurso de este período se cifró en 32.612.368,4 pesetas (véase la tabla 4). La facilidad con la que se realizó el capital y los escasos quebrantos registrados se deben, sin duda, a la coincidencia de este proceso con los excepcionales momentos de euforia financiera de la «febre d'or»⁴⁷. Por contra, parece ser que el crac bursátil de comienzos de 1882 implicó que la empresa desistiera, momentáneamente, de negociar 5.000 de las 45.000 obligaciones que había previsto emitir, las cuales quedaron en cartera esperando mejores tiempos.

TABLA 4
PRODUCTO LÍQUIDO OBTENIDO DEL CAPITAL REALIZADO POR LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL Y MINAS DE SANT JOAN DE LES ABADESSES (1879-1882).
(EN PESETAS)

	(1) acciones	(2) obligaciones ^(a)	(3) subvenciones	(1 + 2 + 3) total
1879		11.000.000,0	2.157.749,5	13.157.749,5
1880	10.000.000,0	8.409.276,1	19.655,2	18.428.931,3
1881		322.329,4	609.935,2	932.264,6
1882			93.423,0	93.423,0
	10.000.000,0	19.731.605,5	2.880.762,9	32.612.368,4

(a) La empresa negoció 40.000 obligaciones: 34.000 se realizaron a la par —22.000 en 1879 y 12.000 en 1880— y las 6.000 restantes, al tipo medio de 91,05% —5.292 en 1880 y 708 en 1881.

Fuentes: *Boletín(es) Oficial(es) de la Provincia de Barcelona...* de los años comprendidos entre 1881 y 1883, balances de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses y *Memoria sobre las Obras públicas de 1883 en la relativo a ferrocarriles...* Establecimiento tipográfico «El Correo», Madrid, 1885, pp. 70-71 y 74-75.

Una parte considerable de estos recursos se dedicó a liquidar la deuda contraída con Fèlix Macià Bonaplata (10.340.785,2 de pesetas) por la transferencia del ferrocarril de Granollers a Vic y con los antiguos socios de la desaparecida sociedad El Veterano (5.400.000) por la de las minas, fábricas, etc. La deuda con el primero se redujo, entre 1878 y 1883, a tan sólo 1.755.988,3 pesetas, y la acreditada por los segundos se extinguió por completo durante el bienio de 1879-80⁴⁸. Paralelamente, la compañía tuvo que hacer frente a crecidas inversiones en la prolongación de la línea férrea hasta Sant Joan de les Abadesses y en las labores preparatorias para explotar, a gran escala, el yacimiento hullero de Surroca y Ogassa. La empresa constructora ejecutó con suma rapidez los 48,27 kilómetros de vía que separan Vic de Sant Joan de les Abadesses: el 1 de agosto de 1879 se puso en servicio el

47. Tafunell (1991), pp. 385-395 y Tedde (1974), pp. 265-278.

48. Cf. *Boletín(es) Oficial(es) de la Provincia de Barcelona*, balances de situación de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses al cierre de ejercicio.

TABLA 5

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN EN CAPITAL FIJO EFECTUADA POR LA SOCIEDAD DEL FERROCARRIL Y MINAS DE SANT JOAN DE LES ABADASSES. (EN PESETAS)

	ferrocarril		minas, fábricas y fundición		
	inversión total al cierre del ejercicio	(1) invertido durante el ejercicio ^(a)	inversión total al cierre del ejercicio	(2) invertido durante el ejercicio ^(b)	(1 + 2) total invertido durante el ejercicio
1878	19.389.234,0	4.436.241,2	5.608.689,9	208.689,9	4.644.931,1
1879	24.107.714,1	4.718.480,1	6.000.893,4	392.203,5	5.110.683,6
1880	30.609.998,7	6.502.284,6	6.224.635,9	223.742,5	6.726.027,1
1881	37.864.944,3	7.254.945,6	7.193.544,8	968.908,9	8.223.854,5
1882	38.356.047,2	491.102,9	7.748.815,3	555.270,5	1.046.373,4
1883	38.360.047,2	4.000,0	7.897.499,4	148.684,1	152.684,1
		23.407.054,4		2.497.499,4	25.904.553,8
1884	38.360.321,6	274,4	8.183.916,0	286.416,6	286.691,0
1885	47.029.576,3	8.669.254,7	8.731.876,8	547.960,8	9.217.215,5
1886	50.954.372,4	3.924.796,1	9.126.330,6	394.453,8	4.319.249,9
1887	51.357.246,9	402.874,5	9.089.810,2	-36.520,4	366.354,1
1888	51.429.352,7	72.105,8	8.730.205,1	-359.605,1	-287.499,3
1889	51.765.595,7	336.243,0	8.749.533,8	19.328,7	355.571,7
		13.405.548,5		852.034,4	14.257.582,9
		36.812.602,9		3.349.533,8	40.162.136,7

(a) En 1886 la sociedad salió la cuenta de las subvenciones recibidas y acreditadas del Estado y de la Diputación de Barcelona, que sumaba 9.841.025,9 de ptas., y que hasta entonces habían figurado en el pasivo. Esto comportó que la inversión en capital fijo efectuada por la empresa en la construcción del ferrocarril se redujera en 9.485.037 ptas., es decir, la suma a que ascendía lo cobrado en concepto de dichas subvenciones, mientras que la cantidad pendiente de cobro (355.988,9 ptas.) continuó figurando entre las cuentas acreedoras del activo de la compañía. Dado que lo que nos interesa precisar es la evolución de la inversión en capital fijo realizada por la sociedad, hemos agregado, a partir del ejercicio de 1886, dichas 9.485.037 ptas. a las cuentas relativas a la construcción del ferrocarril: «Coste de los caminos» y «Material móvil».

(b) La inversión en las minas, fábricas y fundición relativa al ejercicio de 1878 se ha establecido por diferencia entre la inversión en capital fijo consignada en el balance y la suma (5.400.000 ptas.) que acreditaban los antiguos accionistas de la sociedad El Veterano de la transferencia de los activos de la empresa minero-metalúrgica a la empresa del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses. A partir de 1882, a la inversión en capital fijo en las minas e instalaciones de Surroca y Ogassa se le ha agregado la efectuada por la empresa en la construcción de una fábrica de aglomerados en Vic. El hecho de que durante el bienio de 1887-88 la inversión tenga signo negativo se debe atribuir a que una parte de las labores realizadas en el yacimiento hullero tuvo, muy probablemente, unos resultados infructuosos.

Fuentes: *Boletín[es] Oficial[es] de la Provincia de Barcelona...* de los años comprendidos entre 1881 y 1890, balances de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses en 31 de diciembre de cada año.

tramo de Vic a Sant Feliu de Torelló (16,26 kms.); el 20 de octubre de 1879, el de Sant Feliu de Torelló a Sant Quirze de Besora (8,39 kms.); el 20 de junio de 1880, el de Sant Quirze de Besora a Ripoll (12,06 kms.); y el 17 de octubre de 1880 la línea quedó terminada con el de Ripoll a Torralles (11,54 kms.). La dirección

de la sociedad ferroviario-carbonera anunciaba —a mediados de 1881— que: «Las últimas dudas se han disipado: cualquiera puede convencerse [...] de que en el interior de nuestras minas existe al descubierto cuanto carbón nos había predicho la ciencia y revelado la exploración...», y que las vagonetas que descendían por los planos inclinados que conducían al cargadero de la estación los carbones extraídos de las minas⁴⁹.

Para poner en explotación esta segunda sección de la línea, la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses efectuó, entre 1878 y 1883, una inversión en capital fijo de 23.407.054,3 pesetas (véase la tabla 5); cantidad que engloba el coste de construcción de la prolongación de la línea y el importe de los intereses abonados al capital acciones y obligaciones durante las obras, financiados con recursos procedentes del capital realizado. La prolongación de la línea de Vic hasta Sant Joan de les Abadesses costó, pues, 484.919,2 ptas./km. Si el tramo de Granollers a Vic ya tuvo un coste muy elevado, el de esta segunda sección —que presentaba menores dificultades orográficas— se cifró en una magnitud casi astronómica. Por tanto, todo parece indicar que los dirigentes de las sociedades Catalana General de Crédito y Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses —entre las que existieron, a partir de 1877, estrechas vinculaciones⁵⁰— pusieron en práctica las enseñanzas ofrecidas por la actuación de los grupos de la alta finanza francesa que participaron en la formación de las grandes empresas ferroviarias españolas a partir de 1856: que el beneficio en el sector ferroviario se había de realizar, básicamente, a través de la construcción. De otro lado, en el transcurso de estos años, la empresa invirtió 2.497.499,4 pesetas en labores y nuevas instalaciones en el yacimiento hullero y en la construcción de una fábrica de aglomerados en Vic (véase la tabla 5). En Surroca se levantó una población minera, con cómodas viviendas para los operarios a fin de vencer «la dificultad de proporcionarnos buenos trabajadores, que es la mayor con que tropiezan al principio las explotaciones carboníferas...». En 1882 la sociedad anunció que había adquirido los terrenos que le faltaban para redondear los cotos mineros y dotado el yacimiento de maquinaria para abastecer el mercado de panes aglomerados e incrementado las instalaciones para el lavado de los carbones; y que la fábrica de aglomerados de Vic ya funcionaba⁵¹.

49. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 27 (3-VII-1881), p. 432, «Ferro-carril y Minas de San Juan de las Abadesas. Memoria...» de la Junta general celebrada el 10 de junio de 1881.

50. En 1882 cinco miembros del Consejo de administración de la Catalana General de Crédito figuraban entre los dieciséis componentes del Consejo de la compañía ferroviaria. Se trata de: Antoni Juncadella, Joan Prat Sancho, Antoni Borrell Folch, Ramon Estruch Ferrer y Agustí Peyra Mach [*Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 16 (16-IV-1882), pp. 246-247, «Sociedad Catalana General de Crédito. Memoria...» de la Junta general celebrada el 3 de marzo de 1882 y *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 31 (30-VI-1882), pp. 489-490, «Ferro-carril y Minas de San Juan de las Abadesas. Memoria...» de la Junta general celebrada el 9 de junio de 1882].

51. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 31 (30-VII-1882), p. 490, «Ferro-carril y Minas de San Juan de las Abadesas. Memoria...».

Durante el sexenio de 1878-83, la sociedad invirtió en el ferrocarril y en las minas la suma de 25.904.553,8 pesetas, que elevó la inversión total en capital fijo a 46.257.546,6 pesetas (véase la tabla 6). Esto determinó que se registrara, a finales de 1883, un elevado déficit presupuestario. El capital realizado era sólo de 37.529.048,6 pesetas, y estaba constituido por: 10 millones de capital acciones; 20, de capital obligaciones; y 7,52, de las subvenciones recibidas. En esta época, la sociedad tenía una deuda flotante de 9.396.087,8 pesetas, contraída con Fèlix Macià Bonaplata y la Catalana General de Crédito. El primero acreditaba, todavía, 1.755.988,3, y la sociedad de crédito, 7.640.099,5 pesetas. Para hacer frente a estas obligaciones, sólo le quedaban en cartera 5.000 obligaciones del 6%, que representaban un valor nominal de 2.500.000 pesetas. Resultaba, por tanto, ineludible aumentar el capital. No obstante, esta operación quedó disimulada porque se realizó en el contexto de la ampliación de capital destinada a financiar la construcción de una vía propia entre Barcelona y Granollers.

TABLA 6

INVERSIÓN EN CAPITAL FIJO Y ESTRUCTURA FINANCIERA BÁSICA DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL Y MINAS DE SANT JOAN DE LES ABADESSES AL CIERRE DEL EJERCICIO DE 1883. (EN PESETAS)

Inversión en capital fijo		Estructura financiera básica	
1. Ferrocarril:		1. Capital:	
–sección de Granollers a Vic	14.952.992,8	–20.000 acciones de 500 ptas.	10.000.000,0
–sección de Vic a Sant Joan	23.407.054,4	–39.929 obligaciones del 6% y de 500 ptas. ^(a)	19.964.500,0
	38.360.047,2	2. Subvenciones	7.529.048,6
2. Minas, fábricas y fundición.	7.897.499,4		37.493.548,6
		3. Varios acreedores:	
		–Fèlix Macià Bonaplata	1.755.988,3
		–Catalana General de Crédito	7.640.099,5
	46.257.546,6		46.889.636,4

(a) La empresa negoció 40.000 obligaciones, 71 de las cuales se habían amortizado.

Fuentes: *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 157 (1-VII-1881), p. 3 y 155 (28-VI-1884), p. 6, balances de situación de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses al cierre de los ejercicios de 1878 y de 1883.

En busca de una oportunidad de agio: el tramo de Sant Martí de Provençals a Llerona

La empresa se deslizó por otros derroteros, ya que la sociedad Catalana General de Crédito vislumbró, al parecer, la posibilidad de realizar un excelente negocio mediante la construcción del tramo de vía férrea entre Barcelona y la línea de Granollers a Sant Joan. En 1882 las acciones de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses se cotizaban con gran quebranto, pero era de esperar que una vez terminado el ferrocarril y puestas las minas en plena explotación, los buenos rendimientos obtenidos por la empresa determinarían un alza considerable de la cotización del papel. Por tanto, la ampliación de capital a efectuar por la empresa ferroviario-carbonera para liquidar la deuda flotante y para financiar la construcción de esta nueva sección de la línea parecía ofrecer grandes oportunidades de agio. En abril de 1882, se presentó en el Congreso un proyecto de ley en el que se proponía conceder a la sociedad Catalana General de Crédito el derecho a construir una segunda línea entre Barcelona y Granollers⁵². Para justificar esta iniciativa, en el preámbulo se alegó que la línea de San Juan de las Abadesas no estaría en disposición de prestar el importante servicio a que está destinada con «economía y rapidez [...], por no tener comunicación directa y propia con Barcelona, centro principal de su movimiento [...] que son los carbones...». Esta demanda «causó alguna sorpresa, porque la línea que se pide no puede ser más paralela a la existente entre Barcelona y Granollers...», y, según la prensa, se planteó porque:

«La Catalana General de Crédito que es la verdadera propietaria de la vía de San Juan de las Abadesas, pagaba un peaje por el servicio de Barcelona a Granollers que le parecía excesivo; y para ahorrárselo, propuso a la Compañía de Francia encargarse de su explotación, mediante buenas condiciones; mas parece ser que ésta [...] ha rechazado la proposición [...]. La consecuencia ha sido que los directores de la Catalana General de Crédito, irritados, han resuelto construir una nueva vía...»⁵³

La compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses celebró, bajo el dictado, según todos los indicios, de la Catalana, una Junta general el 21 de junio de 1882, en la que se aprobó modificar los estatutos con objeto de efectuar una futura ampliación de capital y asumir la construcción y explotación de cualquiera «otra vía férrea que se conceptue favorecer los intereses sociales...»⁵⁴. El Congreso aprobó la solicitud de concesión: la ley de 4 de agosto de 1882 autorizó al gobierno a conceder a la sociedad Catalana General de Crédito la facultad de construir una vía férrea entre Sant Martí de Provençals y Llerona, donde había de

52. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 17 (23-IV-1882), pp. 258-259.

53. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 23 (4-VI-1882), pp. 355-356.

54. *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 212 (5-IX-1882), pp. 3-6. Escritura de modificación de los estatutos de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses protocolizada por el notario barcelonés Hermenegild Martí Ferrer el 30 de agosto de 1882.

empalmar con la línea de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, sin subvención ni auxilio alguno del Estado⁵⁵. Esto trajo consigo que las relaciones entre las compañías de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia y del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses entraran en una fase crítica. Las negociaciones llevadas a cabo durante el verano de 1883 para establecer un convenio sobre los peajes a abonar por el tráfico entre ambas empresas se dieron por terminadas con un escueto comunicado emitido por la compañía de Francia: «Cúmpleme manifestar a V. que el Consejo no ha aceptado el proyectado convenio con la Compañía de San Juan...»⁵⁶. Esto significó la aplicación forzosa de las tarifas legales al tráfico combinado entre las dos sociedades. El periódico que publicó la noticia indicó que se trataba de «uno de los pocos casos de disidencia entre dos Compañías españolas por cuestión de peaje...».

Tal conflicto determinó, posiblemente, que las gestiones para construir el tramo de Sant Martí a Llerona se aceleraran. Por R.O. de 9 de febrero de 1884, el gobierno autorizó la transferencia de la concesión que la Catalana General de Crédito había efectuado a favor de la sociedad del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses⁵⁷. Parece que en esta época era ya muy grande el descrédito en el que había caído este negocio ferroviario-carbonero, puesto que durante el segundo semestre de 1884, la cotización media de las acciones de la compañía en la Bolsa de Barcelona fue del 18%, y la de las obligaciones, del 82% de su valor nominal⁵⁸. Esto hacía impracticable colocar valores de renta variable en el mercado, y la negociación de un empréstito había de suponer un quebranto enorme. Pero parece que los implicados en esta sociedad eran insensibles al desaliento. Porque el 31 de marzo de 1884 se firmó la escritura —en aplicación de los acuerdos adoptados en la Junta general celebrada el 3 de enero de este año— que elevó el capital social de la empresa a 21 millones de pesetas, dividido en 42.000 acciones de 500 pesetas⁵⁹. Dicha ampliación tenía por objeto liquidar la deuda flotante y financiar la construcción de la vía férrea de Sant Martí de Provençals a Llerona. El capital de la compañía se incrementó en 11.000.000 de pesetas, y las 22.000 acciones emitidas las suscribieron dieciocho individuos vinculados —desde sus orígenes— a la sociedad del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses y a la Catalana General de Crédito, que, además, habían desempeñado cargos directivos en una u otra y,

55. *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Titulación oficial...*, vol. II, op. cit., pp. 252-253. La concesión de esta línea a la sociedad de crédito se hizo efectiva por R.O. de 6 de junio de 1883.

56. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 49 (9-XII-1883), p. 777.

57. *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Titulación oficial...*, vol. II, op. cit., pp. 262-263. La escritura de transferencia se había formalizado el 12 de enero de 1884 entre Manuel Angelón —administrador de la Catalana— y Ramon Estruch, presidente de la compañía ferroviaria.

58. Arxiu Nacional de Catalunya, fondo Corredors Reials, «Llibre[s] registre de cotitzacions...».

59. *Boletín Oficial de la provincia de Barcelona*, 82 (4-IV-1884).

en algunos casos, en ambas sociedades⁶⁰. Todo parece indicar que si no todos, la mayoría de ellos suscribieron el papel en representación y por encargo de la mencionada sociedad de crédito⁶¹. Los dirigentes de la Catalana anunciaron que habían adoptado tal decisión sobre la base de unos rendimientos que «no han podido aún ser apreciados debidamente...», pero que «de dejar de realizarse, podríamos decir que la estadística y la historia de la industria de ferro-carriles son dos puntos de apoyo frágiles y deleznales...»⁶²

Durante el sexenio de 1884-89, la compañía de Sant Joan invirtió 14.257.582,9 pesetas: 13.405.548,5 en la construcción de la línea de Sant Martí de Provençals a Llerona, y las 852.034,4 restantes en el yacimiento hullero (véase la tabla 5). La mencionada vía férrea —de 26,39 kilómetros de longitud— fue construida por la sociedad Catalana General de Crédito⁶³, y se inauguró el 10 de abril de 1886⁶⁴. Podemos inferir, por tanto, que su coste fue de 507.978,3 ptas./km. Tan elevado precio sólo se explica si tenemos en cuenta que, probablemente, la Catalana General de Crédito recibió, en pago de la construcción de esta línea, acciones computadas con un gran descuento respecto a su valor nominal. El hecho de que los miles de acciones que la sociedad de crédito tenía en cartera en 1885 estuvieran valoradas en un 25% de su nominal parece avalar tal hipótesis⁶⁵. Ni que decir tiene que el

60. *Ibidem*. La suscripción de las 22.000 acciones emitidas a raíz de dicha ampliación de capital se distribuyó del siguiente modo: 2.000, Antoni Juncadella Oliva, fabricante y propietario, natural de Barcelona; 2.000, Antoni Roger Vidal, propietario, natural de Figueres; 2.000, Joan Prat Sancho, comerciante, natural de Barcelona; 2.000, Pau Turull Comadran, propietario, natural de Sabadell; 1.500, Francesc Ginebra Pou, comerciante, natural de Calella; 1.000, Emili Juncadella Oliva, fabricante, natural de Barcelona; 1.000, Claudi Arañó Arañó, fabricante, natural de Barcelona; 1.000, Agustí Peyra Mach, propietario, natural de Barcelona; 1.000, Edmund C. Sivatte Vilar, propietario, natural de Barcelona; 1.000, Jaume Armet Moragas, comerciante, natural de La Jonquera; 1.000, Joan Masó Bori, comerciante, natural de Barcelona; 1.000, Rafel Llusà Ventura, rentista, natural de Barcelona; 1.000, Fèlix Macià Bonaplata, ingeniero, natural de Barcelona; 1.000, Antoni Canadell Prats, comerciante, natural de Barcelona; 1.000, Ramon Prats Tarrech, propietario, natural de Reus; 1.000, Jaume Moré Bosch, comerciante, natural de Barcelona; 1.000, Joaquim Ginebra Pou, comerciante, natural de Calella; y 500, Luís del Castillo López, comerciante, natural de Sta. Cruz de Tenerife.

61. La *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 2 (8-I-1888), p. 13, publicó un resumen de la memoria de la Catalana General de Crédito relativa al ejercicio de 1886, en el que se indica que la expresada sociedad tenía en cartera 29.455 acciones de la compañía del ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses.

62. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 12 (23-III-1884), p. 184, «Sociedad Catalana General de Crédito. Memoria...» presentada en la Junta general celebrada el 3 de marzo de 1884.

63. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 17 (25-IV-1886), pp. 260-262. Transcripción de un artículo publicado por Pere Pella Forgas en el periódico barcelonés *Industria e Invenciones*, que describe las características técnicas de la línea de Sant Martí de Provençals a Llerona. En él se indica que la dirección de las obras corrió a cargo de Eugeni Broccá —ingeniero jefe de la Catalana— y que dirigieron los trabajos de campo y de oficina Josep Torner y el propio Pere Pella Forgas.

64. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 31 (2-VIII-1885), p. 483. La ley de 12 de julio de 1885 —que prorrogó un año y medio el plazo de construcción de la línea— autorizó a la empresa a que mientras «no se halle en condiciones de establecer su estación de origen, se le permita empalmar provisionalmente su línea con la línea del Norte en San Andrés de Palomar...». La estación de origen de esta línea se había de ubicar [*Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 17 (25-IV-1886), p. 260] en el espacio triangular que delimitan la calle Marina y las avenidas Diagonal y de les Corts Catalanes.

65. Cf. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 2 (8-I-1888), p. 13.

elevado coste de construcción de este tramo contribuyó —como en el caso de las secciones de Granollers a Vic y, aún en mayor medida, de Vic a Sant Joan de les Abadesses— a hipotecar, no sólo la rentabilidad, sino incluso la propia subsistencia de la compañía. El capital realizado durante el trienio de 1884-86 para financiar dichas inversiones aportó, teóricamente, un producto líquido de 21.028.989,4 pesetas (véase la tabla 7). Los componentes de este ingreso fueron: el desembolso —en teoría, al menos— de las 22.000 acciones (11.000.000 de pesetas) de la ampliación de capital llevada a cabo en 1884; la realización de las 5.000 obligaciones del 6% y de 500 pesetas que la compañía tenía en cartera, que negociadas al tipo medio del 95,67%, ofrecieron un ingreso líquido de 2.391.750,5 pesetas; la emisión de un nuevo empréstito constituido por obligaciones del 3% y de 500 pesetas, del cual se negociaron 25.000 títulos al tipo medio del 45,45%, que aportaron un producto de 5.681.250 pesetas; y el cobro de 1.955.988,9 pesetas correspondientes a una parte del remanente que la empresa pretendía acreditar de las subvenciones que tenía concedidas.

TABLA 7
PRODUCTO LÍQUIDO OBTENIDO DEL CAPITAL REALIZADO POR LA COMPAÑÍA
DEL FERROCARRIL Y MINAS DE SANT JOAN DE LES ABADESSES (1884-1886).
(EN PESETAS)

	(1) acciones ^(a)	(2) obligaciones ^(b)	(3) subvenciones	(1 + 2 + 3) total
1884	11.000.000,0	2.391.750,5		13.391.750,5
1885		5.681.250,0	200.000,0	5.881.250,0
1886 ^(c)			1.755.988,9	1.755.988,9
	11.000.000,0	8.073.000,5	1.955.988,9	21.028.989,4

(a) En la *Memoria de Obras públicas...* no se consigna quebranto alguno en la realización del capital acciones, pero ello resulta más que dudoso si tenemos en cuenta la cotización que tenían en esta época las acciones de la sociedad.

(b) En 1884 la empresa realizó las 5.000 obligaciones del 6% y de 500 ptas (de la emisión de julio de 1879), que tenía en cartera, al tipo medio del 95,67%. El 8 de junio de 1885 efectuó una segunda emisión de 30.000 obligaciones del 3% y de 500 ptas, de las cuales sólo llegó a negociar 25.000 al tipo medio del 45,45% durante 1886.

(c) Se trata del quebranto que tuvo la empresa en el cobro de la subvención otorgada por el Estado a la línea de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, a consecuencia de la modificación en la forma de pago establecida por la ley de 21 de julio de 1876. La compañía aplazó la entrega de la expresada suma a Fèlix Macià Bonaplata —del precio de compra del ferrocarril de Granollers a Vic— hasta que en 1886 decidió, ante el convencimiento de que esta parte de la subvención era prácticamente incobrable, dar por liquidada la deuda que por dicho importe mantenía el antiguo concesionario de la línea.

Fuentes: *Boletín[es] Oficial[es] de la Provincia de Barcelona* publicados entre 1885 y 1887, balances de situación al cierre de ejercicio de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses y *Memoria sobre las Obras públicas de 1888 en lo relativo a ferrocarriles...* Imprenta del «Boletín de Obras Públicas», Madrid, 1890, pp. 96-97 y 106-107.

Pero hay que advertir que las 1.755.988,9 pesetas de la subvención del Estado «cobrada» en 1886 (véase la tabla 7) proceden del quebranto que la compañía experimentó en la realización de la otorgada a la construcción de la línea de Granollers a Sant Joan de les Abadesses. Este percance se produjo por efecto de la promulgación de la ley de 21 de julio de 1876, que estableció que todas las subvenciones concedidas a las compañías ferroviarias se abonarían en Deuda del Estado al cambio fijo del 40%⁶⁶. La empresa efectuó, durante años, infructuosas gestiones para conseguir la compensación de la pérdida, y en prevención de que tal quebranto resultara incobrable, retuvo el pago de esta suma a Fèlix Macià Bonaplata, tal como se había convenido en el contrato de compra-venta del ferrocarril de Granollers a Vic. El convencimiento de que la resolución de este contencioso iba para largo parece que determinó que en 1886, la empresa decidiera no pagar la cantidad (de 1.755.988,9 pesetas) que Macià Bonaplata acreditaba de la sociedad por la venta del expresado ferrocarril. Pero quedó comprometida con el exconcesionario de la línea a seguir reclamando «del Estado por lo que ha dejado de percibirse por novación en la forma de pago —de la subvención—, y cuyo importe de Ptas. 1.755.988,33 deberá ser entregado al anterior concesionario, según convenio...»⁶⁷. En suma, los costes de los problemas acuciantes de la Hacienda pública —que determinaron la aprobación de la expresada ley de julio de 1876— acabaron por repercutir, en este caso, sobre el desventurado Fèlix Macià Bonaplata.

El desvanecimiento de una quimera

En este año de 1886 se produjo, también, el desmoronamiento de la empresa del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses. La dirección de la sociedad anunció (en junio de 1887) que el intento de extraer 100.000 toneladas anuales de hulla había fracasado. Confesó que hasta entonces «la realidad avaloraba los deseos y convertía en hechos lo que hasta aquel instante fluctuaba en el nimbo de las aspiraciones. Es que en verdad la Naturaleza se nos mostró propicia dejando por unos días se desprendiese de su seno mineral suficiente [...], para envolverse luego en sus misterios y atajarnos el paso...»⁶⁸. La larga huída hacia adelante de los promotores de la empresa —cuyo último episodio y quizás también el más insensato había sido la construcción de la línea de Sant Martí de Provençals a Llerona— había terminado ante la (ahora sí) inequívoca constatación de que el yacimiento hulle-ro de Sant Joan de Abadesses no contenía las cantidades de carbón pronosticadas

66. Cf. *Almanaque del Diario de Barcelona para el año 1877*, op. cit., pp. 170-174.

67. *Ferrocarril y Minas de San Juan de les Abadesas. Memoria Leída en la Junta general [...] celebrada el día 10 de Junio de 1887*. Sucesores de N. Ramírez y Cía., Barcelona, 1887, nota aclaratoria del balance de 31 de diciembre de 1886, sin paginar.

68. *Ibidem*, pp. 6-7.

TABLA 8
RESULTADOS OBTENIDOS POR LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL Y MINAS DE
SANT JOAN DE LES ABADESSES DURANTE EL EJERCICIO DE 1886

	pesetas
1. Ferrocarril:	
– ingresos	1.787.174,6
– coste de explotación	808.978,7
	978.195,9
2. Minas, déficit de explotación	36.785,2
3. Gastos administración y asignación del Consejo de gobierno	105.708,6
4. Beneficios brutos [1 – (2 + 3)]	835.702,1
5. Servicio de las obligaciones	1.547.110,0
Resultado ejercicio (4 – 5)	-711.407,9

Fuente: *Ferrocarril y Minas de San Juan de les Abadeses. Memoria leída en la Junta general [...] celebrada el día 10 de Junio de 1887*. Sucesores de N. Ramírez y Cía., Barcelona, 1887, balance el 31 de diciembre de 1886, sin paginar.

por numerosos informes técnicos⁶⁹. Por consiguiente, los ingresos de la empresa se situaron muy por debajo de lo previsto, y las cuentas de explotación saldaron con auténticos ríos de tinta roja (véase la tabla 8)⁷⁰. La imposibilidad de atender al pago de los intereses de los empréstitos obligó a la sociedad –según acuerdo adoptado por la Junta general extraordinaria celebrada el 1 de setiembre de 1886– a suspender pagos y a proponer un convenio a los obligacionistas. Las bases de dicho convenio eran reducir a la mitad el interés acreditado por las obligaciones; otorgar a las obligaciones el derecho a percibir «una participación en los beneficios líquidos sociales...» igual a la repartida entre las acciones; y mantener los compromisos de amortización de los empréstitos en la forma y plazos establecidos en las condiciones de emisión⁷¹. Durante el mes de noviembre, una asamblea de obligacionistas aprobó, con algunas modificaciones, la expresada transacción⁷². Pero hubo quienes impugnaron el acuerdo, lo cual comportó que su aplicación quedara sujeta a resolución judicial⁷³.

69. Nadal (1997b), pp. 36-37; Nadal (1992), pp. 88-92.

70. En el ejercicio de 1883, la pérdida fue de 161.885 pesetas; en el de 1884, de 501.171; en el de 1885, de 560.213,9; en el de 1886, de 711.407,9; en el de 1887, de 1.010.044,8; en el de 1888, de 771.934,4... (Cf. *Boletín[es] Oficial[es] de la Provincia de Barcelona*, balances al cierre de ejercicio de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadeses).

71. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 38 (19-IX-1886), p. 595.

72. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 47 (21-XI-1886), p. 739. En dicha asamblea, hubo 426 votos (sobre un total de 432) a favor de la aprobación del convenio. Pero a condición de que el interés percibido por los otros acreedores de la empresa fuera también «de sólo el 3 por 100 o sea el mismo que aceptan los obligacionistas...».

73. *Ferrocarril y Minas de San Juan de les Abadeses. Memoria leída en la Junta general [...]*

La quiebra de la compañía de Sant Joan puso en graves dificultades a la sociedad Catalana General de Crédito, que tenía en cartera nada menos que 29.455 acciones —del total de 42.000 que constituían el capital de la sociedad ferroviaria— y 15.000 obligaciones del 3% (de la emisión de junio de 1885) de esta empresa⁷⁴. La entidad bancaria experimentó un quebranto considerable a causa de la suspensión de pagos de la compañía del Ferro-carril y Minas de San Juan de las Abadesas, aun cuando en el balance tenía contabilizadas las expresadas acciones al 25% de su valor nominal. Para sanear el activo se decidió que la «apreciación debía ser arbitral, y la Junta de gobierno, fijándose en las transacciones habidas a primeros del año actual [de 1887], hubo de estimarlas en 10 por 100 solamente...». Esto determinó que la Catalana saldara el ejercicio de 1886 con una pérdida de 2.568.318,4 pesetas, 2.209.125 de las cuales correspondían al ajuste en la valoración de las acciones de la compañía de Sant Joan⁷⁵. Este fue el primer (y doloroso) paso de la Catalana General de Crédito para evitar que del hundimiento de la empresa ferroviaria-carbonera se derivaran mayores males. El siguiente había de consistir en atajar las cuantiosas pérdidas que ocasionaba este negocio. El instrumento para alcanzar tal objetivo había de ser la aprobación del convenio con los obligacionistas. Pero en la primavera de 1888, la dirección de la compañía de Sant Joan informaba que nada se había avanzado en este asunto debido a la «vaguedad del procedimiento por falta de ley especial que regule el de las suspensiones de pagos de las Compañías de ferrocarriles...»⁷⁶.

Una vez constatada la inviabilidad de la empresa, no había más remedio que abrir negociaciones tendentes a formalizar una fusión que posibilitara salvar, si no la totalidad, por los menos parte del capital acciones de la sociedad. Las relaciones de la compañía de Sant Joan con la de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia —la gran empresa ferroviaria catalana de estos años— quedaron, al parecer, deterioradas en 1883, a raíz de la decisión de construir una línea independiente entre Granollers y Barcelona. Por tanto, la situación no era nada propicia para que ambas sociedades llegaran a algún acuerdo. En cambio, la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España —que en 1878 y en 1885 había adquirido el control de las líneas de Barcelona a Zaragoza y de Lleida a Tarragona, respectivamente— estaba interesada en ampliar su red en Cataluña y en adquirir la línea de Sant Joan, porque implicaba, además, disponer de un yacimiento carbonífero susceptible de proporcionar una parte del combustible consumido por la empresa. El 30 de noviembre de 1887, las sociedades del Norte de España y del

celebrada el día 10 de Junio de 1887, op. cit., pp. 7-8.

74. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 2 (8-I-1888), p. 13 y *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 11 (17-III-1889), p. 85.

75. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 2 (8-I-1888), p. 13 y *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 50 (27-II-1887), p. 2, balance fechado el 31 de diciembre de 1886.

76. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 51 (16-XII-1888), p. 410, «Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas. Memoria...» leída en la Junta general celebrada el 30 de mayo de 1888.

Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses firmaron un convenio, según el cual, la primera de estas compañías había de absorber a la segunda⁷⁷. Pero antes de formalizar la absorción, la compañía del Norte de España impuso a la de la Sant Joan tres condiciones: el convenio con los obligacionistas había de ser sancionado judicialmente; la deuda flotante totalmente liquidada; y dejar la línea en perfecto estado de servicio. De otro lado, se pactó que una vez aprobado el convenio con los obligacionistas, la empresa del Norte de España se haría cargo de la explotación del ferrocarril y de las minas de Sant Joan durante un sexenio y que entregaría a la del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de las Abadesses 71.000 obligaciones del 3% y de 500 pesetas, con objeto de amortizar las 70.000 del 6 y del 3% que la compañía catalana había emitido.

En el transcurso de dicho sexenio, la sociedad del Norte de España se comprometió a entregar el producto neto —si lo hubiera— obtenido de la explotación del ferrocarril y minas a la comisión liquidadora de la compañía de Sant Joan, el cual se había de establecer a través de deducir de los ingresos brutos los gastos de explotación y los intereses y amortización acreditados por las 71.000 obligaciones del 3% a emitir por la compañía del Norte. El precio a pagar por la empresa de los Caminos de Hierro del Norte de España por los activos de la de Sant Joan se fijaría a base de capitalizar al 6% el producto neto medio anual que se obtuviera de la explotación del ferrocarril y de las minas en el transcurso de los últimos cinco años del mencionado sexenio⁷⁸. Una vez establecido el precio de compra, se deducirían de éste «todos los créditos pasivos que tuviera...» la compañía de Sant Joan, y el remanente se repartiría (a prorrata) entre los accionistas de esta empresa, pagado en obligaciones de la sociedad del Norte de España —que serían del 3% y de 500 pesetas valoradas al tipo de 300 pesetas. Las condiciones del convenio de compra eran, pues, auténticamente leoninas, porque los accionistas de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses corrían el riesgo de quedarse sin percibir absolutamente nada. El comentario que efectuó un periódico madrileño al informar del contenido de este pacto es bien significativo: «para ser definitivo ha de ratificarse por los accionistas del Norte, cuya adhesión no nos parece dudosa...»⁷⁹.

La Junta general de la compañía del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses (el 11 de febrero de 1888) y la de los Caminos de Hierro del Norte de España (el 28 de mayo de 1888) aprobaron el contrato. A partir de 1887, la

77. Cf. *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Junta general [...] celebrada el 26 de mayo de 1888 [...] Memoria...* Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid, 1887, pp. 25-29. Véanse también: Wais (1974), p. 279; Tedde (1978), pp. 91-92; y Comín, Martín Aceña, Muñoz y Vidal (1998), p. 163.

78. El valor de compra se había de establecer a partir del producto neto anual medio —obtenido a base de deducir de los ingresos brutos generados por la explotación y minas (Y) en el transcurso de un quinquenio, los costes de explotación (Ce) y los intereses y amortización de las 71.000 obligaciones del 3% y de 500 ptas.— y de capitalizarlo al 6%. Es decir: $[Y - (Ce + iOb)]/5 \cdot 100/6$.

79. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 9 (26-II-1888), pp. 65-66.

compañía de Sant Joan efectuó las inversiones previstas en el convenio (véase la tabla 5)⁸⁰, y la Catalana General de Crédito cooperó activamente con la empresa ferroviaria en presionar a los obligacionistas para que aceptaran la conversión de los empréstitos que se les había propuesto⁸¹. La sociedad de crédito se dedicó, en el ejercicio de 1888, a sanear su activo y a conseguir «que se solucione de una vez la situación de la Compañía ferrocarril y minas de San Juan de las Abadesas, que nos interesa en el doble concepto de nuestra cartera y de nuestros créditos activos...»⁸². La Catalana continuó practicando la estrategia de ofrecer adelantar el pago de parte de los intereses acreditados por los obligacionistas de la compañía de Sant Joan a cambio de que éstos aceptaran la conversión de los empréstitos, que había de significar la reducción del interés a la mitad. La otra cara de esta táctica consistía en que la empresa del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadeses no pagaba los intereses ni la amortización del capital obligaciones. Según informó la dirección, en junio de de 1889, dicha deuda figuraba en el balance con una cifra muy crecida, porque

«dentro de las condiciones legales en que se encuentra, ha debido cargar por el servicio de intereses y amortización de las obligaciones [...], los que resultan de la escritura de emisión de tales valores, esto es a razón de 6 por 100 anual los intereses, sin tener en cuenta, por no haber recaído aprobación judicial al convenio con sus acreedores, que tal partida ha de disminuirse en cifra importantísima por virtud de tal convenio...»⁸³

En 1889 la compañía de Sant Joan consiguió, finalmente, imponer por vía judicial el convenio a los obligacionistas, lo cual permitió atajar las cuantiosas pérdidas con que se habían cerrado los ejercicios precedentes⁸⁴. La formalización de este acuerdo comportó que en cumplimiento del convenio que la empresa había pactado (en noviembre de 1887) con la compañía de los Caminos de Hierro del

80. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 48 (25-XI-1888), p. 387, «Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas. Memoria...». En 1887 la empresa invirtió 402.874,75 ptas. en la adquisición de material móvil «para dotar a la línea de Llerona del exigido por la ley de concesión...».

81. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 51 (16-XII-1888), p. 408. El 21 de noviembre de 1888 se firmó —ante el notario barcelonés Maspons Lladrós— una escritura entre «varios tenedores de gran número de obligaciones de la Compañía [...] y la Sociedad Catalana General de Crédito, en virtud de la cual se compromete esta Sociedad a satisfacer inmediatamente los [...] cupones de aquellas obligaciones correspondientes al año que cursa a razón de 3 por 100 anual...», a condición de su adhesión «al convenio que se halla en tramitación judicial desde hace bastante tiempo...». En este protocolo, la Catalana se comprometió, además, a adelantar el pago de los «cupones anteriores de los de San Juan vencidos y que no han sido satisfechos [...] en cuanto esté firmado el contrato de fusión o convenio con la del Norte...».

82. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 12 (24-III-1889), pp. 92-93, «Sociedad Catalana General de Crédito. Memoria...» leída ante la Junta general celebrada el 28 de febrero de 1889.

83. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 27 (7-VII-1889), p. 219, «Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas. Memoria...» leída en la Junta general celebrada el 6 de junio de 1889.

84. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 37 (14-IX-1890), p. 294, «Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas...», resumen de la memoria de esta sociedad relativa al ejercicio de 1889 —saldado con un beneficio de 224.223,5 pesetas—, que firmaron el entonces presidente de la compañía, Antoni Roger Vidal y el gerente accidental, Fèlix Macià Bonaplata.

TABLA 9

INVERSIÓN EN CAPITAL FIJO Y ESTRUCTURA FINANCIERA BÁSICA DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL Y MINAS DE SANT JOAN DE LES ABADESSES AL CIERRE DEL EJERCICIO DE 1889. (EN PESETAS)

Inversión en capital fijo		Estructura financiera básica	
1. Ferrocarril: ^(a)		1. Capital:	
–sección de Granollers a Vic	14.952.992,8	–42.000 acciones de 500 ptas.	21.000.000,0
–sección de Vic a Sant Joan	23.407.054,4	–44.742 obligaciones del 6% y de 500 ptas.	22.371.000,0
–sección de Sant Martí a Llerona	13.405.548,5	–24.759 obligaciones del 3% y de 500 ptas. ^(b)	6.189.750,0
	51.765.595,7		49.560.750,0
2. Minas:		2. Subvenciones	
–coste de las minas	5.091.728,9		9.485.037,4
–establecimientos en Surroca y Ogassa	3.366.807,0		
–fábrica de aglomerar, de Vic	290.997,9		
	8.749.533,8		
	60.515.129,5		59.045.787,4

(a) En el balance de la sociedad, la suma de las cuentas «Costo de los caminos» y «Material móvil» asciende sólo a 42.280.558 ptas., debido a que en el ejercicio de 1886, la empresa liquidó la cuenta de «Subvenciones recibidas» abonándola a la de «Costo de los caminos», cuyo saldo quedó, por ello, reducido en 9.485.037,4 ptas. De otro lado, la inversión en capital fijo se hubiera tenido que reducir, en rigor, en 1.755.988,3 ptas., es decir, el importe que dejó de cobrarse de la subvención del estado por efecto de lo dispuesto en la ley de 21 de julio de 1876, que la empresa, a su vez, dedujo del importe en que se ajustó, con Felíx Macià Bonaplata, la compra de la sección de Granollers a Vic. Por consiguiente, Macià Bonaplata no cobró las 10.775.000 ptas. pactadas, sino tan sólo 9.019.011,7.

(b) Según lo dispuesto por la ley de 29 de enero de 1862, las obligaciones del 3% se contabilizaban por la mitad de su valor nominal a efectos de su cómputo para establecer el capital de las compañías ferroviarias.

Fuente: *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 38 (21-IX-1890), p. 302, «Ferrocarril y Minas de San Juan de les Abadeses...» resumen de la memoria del ejercicio de 1889.

Norte de España, esta sociedad se hiciera cargo, a partir del 1 de julio de 1890, de la explotación de la línea de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses⁸⁵. La situación de la compañía de Sant Joan —que a partir de este momento entró en proceso de liquidación— era la siguiente: tenía contabilizada una inversión en capital fijo de 51.030.092,1 pesetas —deducidas las 9.485.037,4 pesetas recibidas en subvenciones al ferrocarril—, financiada con 42.000 acciones, cuyo valor nominal era de 21.000.000 de pesetas, y con 44.742 obligaciones del 6% y 24.759 del 3% —todas ellas de 500 pesetas—, que tenían un valor nominal de 34.750.500 pesetas (véase

85. *Caminos de Hierro del Norte de España. Titulación oficial...*, vol. II, op. cit., pp. 263-264. El gobierno aprobó, por R.O. de 27 de mayo de 1890, la transferencia de todas las concesiones ferroviarias de que disponía la compañía de Sant Joan a favor de la del Norte de España.

la tabla 9). En aplicación de lo acordado en el convenio, la compañía del Norte de España entregó a la empresa catalana 70.041 obligaciones del 3% y de 500 pesetas —equivalentes a un capital de 35.020.500 pesetas— destinadas a amortizar los empréstitos negociados por ésta, y en el balance valoró el ferrocarril y las minas de Sant Joan de les Abadesses en 33.389.068,5 pesetas⁸⁶.

TABLA 10
RESULTADOS OBTENIDOS DE LA EXPLOTACIÓN DEL FERROCARRIL Y MINAS
DE SANT JOAN DE LES ABADESSES (1890-1895). (EN PESETAS)

	(1) ingresos explotación	(2) coste de explotación y otros gastos	(3) servicio obligaciones	[1 - (2 + 3)] remanente líquido
1890 ^(a)	1.206.205,7	460.134,7	633.507,5	112.563,5
1891	2.134.857,7	1.082.795,4	1.162.350,0	-110.287,7
1892	2.140.018,7	1.074.146,7	1.161.565,0	-95.693,0
1893	2.313.128,4	1.051.652,0	1.162.205,0	99.271,4
1894	2.400.262,6	1.038.916,1	1.161.725,0	199.621,5
1895	2.516.145,4	1.117.564,0	1.162.155,0	236.426,4

(a) Estos resultados se refieren, únicamente, al segundo semestre de este año.

Fuentes: *Memoria[s]...* de la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

En el transcurso del quinquenio de 1891-95, la explotación de este ferrocarril y de las minas aportó un producto neto medio anual de sólo 65.867,7 pesetas (véase la tabla 10), que capitalizado al 6%, implicó que el precio a pagar —en obligaciones del 3% de 500 pesetas valoradas a 300— por la compañía del Norte de España a los accionistas del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses fuera de 1.097.795,3 pesetas. Pero en cumplimiento del convenio de esta suma se había de deducir la cuantiosa deuda flotante que tenía la compañía de Sant Joan en 1889⁸⁷. Esto suscitó la natural irritación de los accionistas de la empresa catalana. Pero como se advirtió desde las páginas de la prensa, las posibles impugnaciones se enfrentaban con una dificultad: «El daño viene del origen, o sea del acuerdo de la

86. *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Junta general [...] celebrada el 30 de mayo de 1891 [...]. Memoria...* Imprenta Central de Ferrocarriles, Madrid, 1891, p. 24 y 52-53.

87. Al cierre del ejercicio de 1889, la empresa tenía una deuda flotante de 8.151.408,9 pesetas, pero acreditaba: de diversos deudores, 1.883.578,6 pesetas; de J. de Romà, 154.434; de compradores de productos de las minas, 788.104,3; de intereses de la subvención pendiente de pago, 211.657,7; y de los obligacionistas por disminución de los intereses acreditados por efecto de la aprobación del convenio, 2.493.387,2. Ni que decir tiene que gran parte de estas cuentas acreedoras eran absolutamente incobrables, y el recorte de los intereses pendientes de pago a los obligacionistas, de legalidad dudosa [*Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 38 (21-IX-1890), p. 302].

fusión, y ahora empiezan a tocarse las consecuencias de una época [...] en que predominó la fiebre de las fusiones de líneas llevando a ciertas Compañías a la difícil situación en que hoy se encuentran...»⁸⁸. En mayo de 1896, se informaba que la comisión liquidadora de la sociedad de Sant Joan había demandado judicialmente —en nombre de la Catalana General de Crédito— a la compañía del Norte de España, a causa de los desacuerdos surgidos en torno a la aplicación del «contrato de compra venta que no han podido zanjarse amistosamente...»⁸⁹.

El litigio se fundamentó —según un informe elaborado a raíz de la Junta general que la empresa catalana celebró en julio de 1898⁹⁰— en el argumento de que la compañía del Norte de España había practicado una malévola estrategia tendente a disminuir los beneficios brutos de la línea de Sant Joan de les Abadesses durante el quinquenio de 1891-95 con objeto de reducir el precio a pagar por la adquisición de esta vía férrea. En este documento se decía que los gastos de explotación se habían visto incrementados por las cuantiosas inversiones efectuadas en la línea «para provecho futuro del Norte...», y que se había hecho todo lo posible para disminuir los ingresos. A fin de conseguir tal objetivo se indicaba que se había reducido a la mitad la producción del yacimiento hullero, con lo cual resultaron, además, «perjudicados los transportes...»⁹¹. Para intentar cerrar el negocio, la dirección del Norte de España ofreció, en principio, a la comisión liquidadora de la compañía de Sant Joan el pago de 688.000 pesetas, y, posteriormente —ante la reacción suscitada—, incrementó su oferta hasta 2.580.000 pesetas⁹². Esta segunda propuesta también se rechazó, y la del Norte fue destinataria de una sarta de reproches y lamentos: «Hace cerca de ocho años que administráis las propiedades de San Juan y retenéis su capital e intereses [...] dando lugar a rumores pesimistas...» derivados de la sospecha de que tenía intención de apropiarse de tales bienes de una forma que «repugna toda entidad amante de su decoro...»⁹³.

Pese a tales agravios, la Junta general de la empresa del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses aprobó (el 28 de julio de 1898) por «unanimidad la prosecución de las negociaciones con la Compañía del Norte a fin de obtener una liquidación equitativa y lo más pronta posible...»⁹⁴. Parece que, paralelamente, los

88. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 19 (10-V-1896), p. 219.

89. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 21 (24-V-1896), p. 244.

90. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 40 (20-X-1898), p. 476. En esta época, Laureano Ruiz de Larramendi presidía la sociedad y presentó un balance —relativo al cierre del ejercicio de 1897— en el que se observa que había desaparecido la cuantiosa deuda flotante que tenía la empresa a fines de 1889. Esta fue convertida, al parecer, en 44.704 «participaciones» que se consideraban equiparadas en valor y en derechos a las 42.000 acciones que habían constituido el capital de la compañía.

91. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 27 (3-VII-1898), pp. 316-319, «Compañías de los caminos de hierro del Norte y de San Juan de las Abadesas...», informe fechado en Barcelona el 10 de junio de 1898 y firmado por Leandro de San Germán.

92. *Ibidem*.

93. *Ibidem*.

94. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 32 (7-VIII-1898), p. 376.

dirigentes de la compañía del Norte de España llegaron a la convicción de que no convenía al crédito de la sociedad implicarse en un largo contencioso con la comisión liquidadora de la empresa catalana. Ello propició la firma (el 24 de mayo de 1899) de un convenio que puso fin a las expresadas diferencias. En este protocolo, la compañía del Norte de España se comprometió a entregar a la comisión liquidadora de la compañía de Sant Joan 26.000 acciones de 475 pesetas —que tenían un valor nominal de 12.350.000 pesetas, aun cuando en esta época se cotizaban en torno al 50%—; y a aumentar en una peseta el interés pagado a cada una de las 70.041 obligaciones del 3% —emitidas en 1890 para amortizar las que tenía en circulación la empresa catalana— a condición de que sus tenedores aceptaran cobrar la renta en moneda española. La del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses aceptó dar por zanjada la cuestión de la venta de la vía férrea y de las minas; retirar la demanda judicial que había interpuesto contra la compañía del Norte; y asumir el compromiso de liquidar la cuantiosa deuda flotante que tenía la sociedad⁹⁵. En marzo de 1900, la comisión liquidadora de la sociedad del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses convocó una Junta general con objeto de dar por terminado su cometido y disolver la empresa. Ello había de consistir en repartir las 26.000 acciones recibidas de la compañía del Norte de España en las proporciones «que se juzgue necesario para la liquidación de cuentas y señalamiento del correspondiente prorrateo entre [...] las acciones y participaciones de S. Juan...»⁹⁶. Pero esta asamblea no se pudo celebrar en primera convocatoria, ya que los accionistas asistentes no poseían el número de acciones exigido por los estatutos de la sociedad para aprobar tal resolución.

BIBLIOGRAFÍA

- COMIN, F., MARTIN ACEÑA, P., MUÑOZ, M. y VIDAL, J. (1998), *150 Años de Historia de los Ferrocarriles españoles I. La era de las concesiones a las compañías privadas*. Madrid.
- MALUQUER, J. (1994), «La gran transformació. Industrialització i modernització a la Catalunya del segle XIX», en J. Nadal, J. Maluquer, C. Sudrià y F. Cabana (eds.), *Història econòmica de la Catalunya contemporània*. Vol. 1. Barcelona.
- NADAL, J. (1983), «Los Bonaplata, tres generaciones de industriales catalanes en la España del siglo XIX», *Revista de Historia Económica*, 1.
- NADAL, J. (1992), «Cataluña, la fábrica de España. La formación de la industria moderna en Cataluña», en *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*. Barcelona.

95. *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Junta general [...] celebrada el 4 de julio de 1899 [...]. Memoria...* Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid, 1899, pp. 36-39. El expresado convenio lo firmaron Faustino Rodríguez de San Pedro y Antonio Borregón en representación de la compañía del Norte de España, y Laureano Ruíz de Larramendi y Josep Badia Capdevila por parte de la comisión liquidadora de la empresa catalana.

96. *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 12 (25-III-1900), p. 137.

- NADAL, J. (1997a), *Josep Bonaplata: capdavanter del primer «vapor» barceloní*. Barcelona.
- NADAL, J. (1997b), «La indústria fabril a Catalunya en el segle XIX», en AA.VV., *La primera revolució industrial a Catalunya*. Barcelona.
- PASCUAL, P. (1990), *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX. Formació i desestructuració d'un sistema econòmic*. Barcelona.
- PONCE, S. (1992), «Ferrocarril, agricultura y mercat. Els efectes del transport ferroviari a l'economia d'Osona (1875-1924)», *Estudis d'Història Agrària*, 9.
- SUDRIÀ, C. (1994), «Capitalistes i fabricants. El finançament de la industrialització catalana (1815-1866)», *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, V.
- TAFUNELL, X. (1991), «Banca i mercats de capitals, 1866-1914», en J. Nadal, J. Maluquer, C. Sudrià y F. Cabana (eds.), *Història econòmica de la Catalunya contemporània. Vol. 3*. Barcelona.
- TEDDE, P. (1974), «La banca privada española durante la Restauración (1874-1914)», en P. Schwartz (ed.), *La banca española en la Restauración. I. Política y finanzas*. Madrid.
- TEDDE, P. (1978), «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)», en M. Artola (ed.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. 2. Los ferrocarriles y la economía*. Madrid.
- WAIS, F. (1974), *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid.



The Sant Joan de les Abadesses coal railway (1867-1900). The frustration of a strategic enterprise

ABSTRACT

This study shows how the development of the industrialization process created an increasing demand of coal in Catalonia. This raw material had to be imported from England. The contemporaries expected to overcome the increase in coal prices through the exploitation of the Sant Joan de les Abadesses coal mines, in the Catalan Pyrenees. To reach this aim a railway from Barcelona to the coal mines had to be built, which was finally achieved after several unseccessful attempts between 1870 and 1880. Afterwards, the coal mines demonstrated they did not contain the expected quantities of coal, and also that its quality was not good enough. Therefore, the men involved in this business – specially Fèlix Macià Bonaplata, who was the true maker of this rail track– lost nearly all the invested capitals.

