

**DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA  
UNIVERSIDAD DE BARCELONA**

**"LA ESPAÑA INDUSTRIAL" 1847 - 1853.  
UN MODELO DE INNOVACIÓN  
TECNOLÓGICA**

**PARA OPTAR AL TÍTULO DE DOCTORA  
EN HISTORIA CONTEMPORÁNEA**

**M<sup>a</sup> LUISA GUTIÉRREZ MEDINA**

***DIRECTOR DE LA TESIS: SANTIAGO RIERA TUEBOLS***

## CAPÍTULO XII

### LOS BANQUEROS Y LOS MECANISMOS DE PAGO A LOS CONSTRUCTORES EXTRANJEROS

Mostraremos ahora los mecanismos que utilizaron los directores de *La España Industrial* para pagar la compra de las máquinas a los constructores extranjeros y señalaremos los avatares que debieron pasar en momentos de crisis internacional.

Un artículo de reciente aparición pone de relieve<sup>1</sup> las condiciones monetarias y financieras en las que se produjo el primer impulso industrializador así como los orígenes del capital industrial catalán.

Es indudable que, para pagar las máquinas a sus constructores, los directores de *la Sociedad* utilizaron los mecanismos en uso, en aquel entonces, según la legislación y la normativa existentes, tanto en España, como en los países dónde las adquieren. La intervención de un banco que paga a los constructores por orden de *La España Industrial*, la cantidad acordada particularmente, mediante letras de cambio, libradas a los constructores en las fechas acordadas y contra el referido banco era el sistema más en uso, como han demostrado varios estudiosos de la banca y de los mecanismos financieros de la industrialización en los siglos XIX y XX<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Carles Sudrià, Pere Pascual y Lluís Castañeda exponen un primer resultado de la investigación que están llevando a cabo sobre "Oferta monetaria y financiación industrial en Cataluña, 1815-1860", en "Revista de Historia Industrial", PUB, Barcelona 1992.

<sup>2</sup> Bouvier, J. (1981): "Relaciones entre sistemas bancarios y empresas industriales en el crecimiento europeo del siglo XIX", en La industrialización europea, Barcelona, Crítica, pp 135-172; Camerón, R.(1974): La banca en las primeras etapas de la industrialización, Madrid, Tecnos; García López, J. R.(1985) "Banqueros y comerciantes-banqueros, clave oculta del funcionamiento del sistema bancario español del siglo XIX", Moneda y Crédito, n° 175, pp 59-85; Otazu, A.(1988): Los Rothschild y sus socios en España, 1820-1850, Madrid, O. Hs. Eliciones; Tedde de Lorca, P. (1974): "La banca privada española durante la restauración, 1874-1914" en La banca española en la Restauración, I, Madrid, Servicio de Estudios del banco de España; Tortella Casares, G.(1975): Los orígenes del capitalismo en España, Tecnos, Madrid,1973; C. Sudrià, P. Pascual, LL. Castañeda, (1992) "Oferta monetaria y financiación industrial en Cataluña, 1815-1860", en Revista de Historia Industrial, n° 1, pp 189-202; LL. Castañeda, P. Pascual, X. Tafunell,(1991): "Las Finances" en Història Econòmica de la Catalunya Contemporània, S.XIX, Indústria, Transports i Finances, Barcelona, G.E.C., 238-421.

De las tres áreas de estudio del citado artículo nos interesa especialmente la primera por ser la que incide más directamente en los sistemas de pago con que se salda la compra de las máquinas en mercados distantes como el inglés y el francés<sup>3</sup>.

Los contratos de compra que realizaban con las casas constructoras suelen especificar los pagos en tres momentos: una tercera parte a la firma del contrato, una segunda tercera parte en el momento de entregar la maquinaria para su expedición a Barcelona, y la restante tercera parte, tres meses después de haber llegado a Barcelona, o dos después de haber iniciado su funcionamiento, este último aspecto varía en algún detalle según los casos.

El mecanismo que utilizaban para hacer efectivos los pagos fraccionados del valor total de las máquinas, era girando letras de cambio en libras esterlinas, sobre Londres, en el caso de Inglaterra, y en francos, sobre París o Marsella, en el caso de Francia.

Nuestra curiosidad, mientras descubrimos los sucesivos giros que enviaban a Londres era conocer como se podían adquirir en España letras de cambio en libras esterlinas y como llegaban a los centros de distribución nacionales, banqueros y agentes de cambio. El uso de la letra de cambio no es un fenómeno del siglo XIX y XX; desde la Edad Media se venía utilizando la letra de cambio como instrumento de pago porque reducía los costes de transacción y agilizaba el desarrollo comercial y, consiguientemente, el desarrollo manufacturero e industrial.

Los siglos XVIII y XIX que incrementaron considerablemente el tráfico comercial hicieron constante uso de las letras de cambio como instrumentos de pago, utilizadas tanto por comerciantes como por industriales y cualquiera otra persona que las hubiera menester; en ellos, se amplió sobremanera el mercado de las mismas y actuaban de agentes intermediarios los corredores de cambio y comerciantes-banqueros. La insuficiencia de circulación monetaria, para las necesidades del país era manifiesta; así mismo, la inexistencia de sistemas bancarios<sup>4</sup> capaces de hacer frente a la demanda de

---

<sup>3</sup> También el libro de reciente aparición de José Ramón García López, Las remesas de los emigrantes españoles en América. Siglos XIX y XX, Ed. Jucar, Col. "Cruzar el Charco", Barcelona, 1992 hace un estudio de los tipos y formas de remesas de los emigrantes españoles a Cuba y de las modalidades y cauces de envío de las mismas.

<sup>4</sup> Muy clarificador sobre este tema resulta el artículo de J.R. García López, (1989), "El sistema bancario español del S. XIX: ¿Una estructura dual?. Nuevos planteamientos nuevas propuestas" en Revista de Historia Económica, año VII, n° 1, pp 111 a 132; también "Banqueros y comerciantes banqueros, clave oculta del funcionamiento del sistema

una masa monetaria muy elevada en moneda extranjera, facilitó en gran medida que se desarrollara un sistema de pago compensatorio entre diferentes países coincidiendo, y siendo agente al mismo tiempo del fenómeno industrializador. Este sistema de pago compensatorio se realizó mediante la letra de cambio que se utilizó masivamente como medio de pago y transferencia de rëndos, no sólo en el territorio nacional, sino también para el extranjero.

El origen de estas letras de cambio era fundamentalmente Cuba; eran el resultado de las remesas por efectos compensatorios que las casas comerciales remitían para recuperar el superavit de sus beneficios y las remesas que emigrantes españoles hacían a su país por varios motivos, bien como ayuda a sus familiares ausentes, bien como retorno de las ganancias obtenidas durante su permanencia fuera de la patria con la intención de enriquecerse.

El procedimiento para efectuar estas remesas lo explica de forma muy clarificadora J.R. García López:

"El instrumento más utilizado en las transferencias de fondos internacionales fue, durante mucho tiempo, la letra de cambio, y en concreto, la letra sobre Londres. Las letras procedentes de operaciones reales (liquidación de deudas, por compra de mercancías o servicios), y las expedidas a cargo de entidades bancarias con el exclusivo fin del reembolso, fueron durante todo el XIX y principios del XX el medio más habitual, por no decir el único, y, desde luego, el más cómodo, seguro y barato"<sup>5</sup>.

Se efectuaban los giros, es decir, las órdenes de pago, por un agente comercial o banquero cubano sobre Londres y sobre París o Marsella y pagaderas en la moneda de estos respectivos países porque a lo largo de todo el siglo XIX la estabilidad, con fuerte tendencia a la apreciación de la libra esterlina y el valor creciente del franco, frente a la peseta española, hacían más segura esta operación. El caso de Londres ofrecía además otras ventajas tales como la de ser una plaza con fuertes instituciones bancarias y comerciales de gran prestigio y por ofrecer la posibilidad de mayores y más fáciles inversiones.

Este fenómeno fue de capital importancia en la industrialización catalana pues permitió adquirir en Madrid y otras regiones de España letras pagaderas en libras esterlinas, es

---

bancario español del siglo XIX", en Moneda y Crédito, n.º 175, 1985, pg 89 a 85.

<sup>5</sup> J.R. García López, ob cit, pg 31.

decir, en divisas, sobre Londres que sirvieron para adquirir las materias primas, carbón, algodón y madera, - este es nuestro caso-, y las máquinas para las fábricas. Carles Sudrià y sus colaboradores apuntan que el sistema bancario existente en el S. XIX no ofrecía los sistemas de transferencia necesarios, por la cual cosa, también en este siglo, la letra de cambio se convirtió en la única alternativa al transporte metálico<sup>6</sup>. El papel de los Corredores reales de cambio y bolsa y de los comerciantes banqueros es primordial para poder entender todo el tejido financiero -comercial que se cubría en estas operaciones de forma rápida, barata y segura.

Sin embargo, el mercado de letras de cambio se veía afectado por las crisis y las alteraciones políticas internacionales repercutiendo negativamente pues al disminuir la circulación de las mismas se alteraba el valor del cambio de las monedas en que se transaccionaba.

Recordemos las pérdidas económicas que, según los directores, representó para la Sociedad el pago del segundo plazo de las máquinas de vapor como consecuencia de la crisis de 1848 y más adelante presenciaremos la ruptura de relaciones comerciales con su primer agente financiero en Londres, el banquero Cristobal de Murrieta a causa de estas alteraciones.

¿Cómo se hacían nuestros directores o cualquiera otra persona interesada con estos efectos o letras de cambio pagaderas en libras esterlinas?. Las letras de cambio se emitían tanto por efecto de las remesas de mayor o menor cuantía de los emigrantes, como del retorno de capitales de los que se habían enriquecido y sobre todo como compensación del déficit de la balanza comercial de la isla de Cuba sobre la Península. El circuito era con más o menos aproximación como sigue: cualquier indiano o emigrante que quisiera remesar dinero desde Cuba a España, se dirigía a un comerciante, quien, por una baja comisión, transfería la cantidad que aquél había depositado en su casa a otra casa comercial española. Dada la inestabilidad política y económica de España durante un amplio período del S. XIX, para asegurarse el mantenimiento del valor transferido sin experimentar disminución del numerario, se giraba, es decir, se daba la orden de pago a otro banquero de una plaza lejana, cualquier lugar de España, de la cantidad recibida por el cubano, pagadera en libras

---

<sup>6</sup> C. Sudrià y otros (1992), pg 190.

esterlinas y se enviaba por correo o por marinos o pasajeros de algún barco. No sin antes haber hecho en Cuba el cambio equivalente de los pesos por libras esterlinas. Cuando el comerciante había recibido la orden de pago de la casa comercial cubana, que ejercía de comerciante - banquero, como las letras emitidas en libras esterlinas iban muy buscadas, las solía nuevamente sacar al mercado y cambiar con premio, es decir a un valor superior de su valor nominal, y las adquirían todos aquellos comerciantes e industriales que necesitaban saldar los compromisos adquiridos mediante el pago en libras esterlinas. Todos los individuos que intervienen en la operación se veían beneficiados; el comerciante banquero recibía una comisión, la persona a la que iba dirigida la orden de pago se beneficiaba del cambio con premio y la nueva persona o sociedad adquiriente de las letras en libras esterlinas, obtenía la divisa que necesitaba sin grandes complicaciones ni trasiego de moneda. Así es como adquirieron los directores de la Sociedad las libras esterlinas y los francos para saldar el valor de la maquinaria comprada.

## **1. LOS BANQUEROS DE LONDRES: CRISTOBAL DE MURRIETA**

Los directores de la sociedad para poder atender debidamente sus obligaciones con los constructores ingleses establecieron un convenio con un banquero de Londres, Cristobal de Murrieta, posiblemente de origen vasco o navarro. Con mucha probabilidad, pudieron ser presentados por Augurio Perera, de Manchester<sup>7</sup> cuando José Antonio Muntadas y otras personas, en 1846 estuvieron en Inglaterra para conocer el valor de la instalación de una fábrica de nueva erección. Ya en esta época parece que habían iniciado una relación comercial testimonial con el referido agente. Constituida la Sociedad, la dirección desde Madrid, antes de partir la Comisión de compras, solicitó a C. de Murrieta iniciar o reanudar una actividad mercantil. A esta solicitud, el banquero, accede gustoso siempre que los directores, Muntadas hns, le remitieran letras

---

<sup>7</sup>

Augurio Perera también había hecho de agente de Juan Güell cuando instaló el "Vapor Vell", de Sants.

sobre Londres por adelantado para que él pudiera cubrir los gastos o hacer frente a los compromisos que éstos fueran adquiriendo con los constructores de maquinaria.

Ya en el mes de abril los directores desde Barcelona le comunican:

"...hemos dado órden a nuestra casa de Madrid que haga fondos a la de v. por la cantidad hasta de 8.000 libras esterlinas, cuyos fondos se servirá tener a nuestra disposición para cuando nos convenga hacer uso de ellos, avisando oportunamente a medida que los reciba y abonando esta partida en nuestra cuenta corriente pues con nuestra casa y no la de Madrid es con la que debe v. entenderse para lo que haga referencia a su inversión"<sup>8</sup>.

Las normas de actuación de *La España Industrial* se marcan ya en esta carta; es la casa de Madrid, la que se encarga de hacer las remesas de letras de cambio en libras esterlinas a la casa de C. de Murrieta para tener los fondos necesarios en Londres, a su vez, a C. de Murrieta, los representantes de la Sociedad en Inglaterra le cargarán los pagos de las máquinas para la fábrica de Santa M<sup>a</sup> de Sans y de todo aquello que precisen y aquél va comunicando a la casa de Barcelona todos sus asientos.

Se establecen los acuerdos mercantiles del momento.

Era deseo de los Directores que Cristobal de Murrieta les concediera un crédito de cinco mil libras esterlinas, para hacer frente a sus compromisos, en caso de que ellos no hubieran podido remesar, a un cambio razonable, las letras de cambio en las épocas estipuladas con los constructores, a causa de las dificultades existentes para obtener libras esterlinas en Madrid. Cristobal de Murrieta se expresa como sigue:

"Contesto a su estimada del 14 diciéndoles que les es más conveniente que vs gi. en desde ahí, a mi cargo, las cantidades que necesiten hasta el completo de las cinco mil libras esterlinas por las que me piden les abra crédito sobre algún banco en esa plaza, o bien que los fabricantes a quienes vs tienen que hacer entregas, digan los banqueros en esta en dónde yo debo ponerles el dinero. Así ahorrarán vs. una comisión además de ser ambos medios los regulares y corrientes en estos casos... Supongo que a la dirección de Barcelona ordenarán vs me pase con la debida regularidad la conformidad consiguiente a la disposición de vs"<sup>9</sup>.

Durante el mes de mayo le fueron haciendo sucesivas remesas, en concreto tres, de diferentes letras, por importes diferentes y también con diferente vencimiento. Como

---

<sup>8</sup> Copiador de cartas 1847, a Cristobal de Murrieta, de Londres, 17 abril, 1847.

<sup>9</sup> Correspondència rebuda 1847, C. de Murrieta, Londres, 18 de junio 1847.

muestra enumeramos a continuación las que se enviaron para hacer el importe de las 5.000 libras esterlinas, con expresión de su vencimiento:

<b>1ª remesa de 5 letras el 11 de mayo en libras sueldos y dineros</b>		
l a 60 d/v. c/ de P.&C. van Nottem de	400 <sup>17</sup> 5	vto. 18 - 7
l a 60 d/v. c/ de H. Castellain Son de	225 <sup>4</sup> 6	vto. 18 - 7
l a 90 d/v. c/ de Zulueta y Cª de	200	vto. 17 - 8
l a 90 d/v. c/ Court of Dr. Col. Bank	1000	vto. 17 - 8
l a 90 d/v. c/ de Joseph Edelman Esq.	310	vto. 17 - 8
	<b>Total</b>	<b>2.136<sup>1</sup>11</b>

<b>2ª remesa de 3 letras el 13 de mayo en libras sueldos y dineros</b>		
l a 60 d/v. c/ de David Saton & Cª de	310 <sup>13</sup> 1	vto. 20 - 7
l a 60 d/v. c/ de Reud Irving & Cª de	425 <sup>9</sup> 5	vto. 20 - 7
l a 60 d/v. c/ de Rothschild & Sortf	350	vto. 20 - 8
	<b>Total</b>	<b>1.087<sup>2</sup>6</b>

<b>3ª remesa de 6 letras el 20 de mayo en libras sueldos y dineros</b>		
l a 30 d/v. c/ de Wme Hayrvar & Cª de	100	vto. 27 - 6
l a 30 d/v. c/ de Eneemgye Gahis de	100	vto. 27 - 6
l a 90 d/fecha c/ de Fox Son & Cª de	400	vto. 15 - 6
l a 90 d/fecha c/ de idem	500	vto. 15 - 6
l a 90 d/v. c/ Dir. of Colonial Bank	1000	vto. 26 - 8
l a 90 d/v. c/ de Henty Miller Esq.	500	vto. 26 - 8
	<b>Total</b>	<b>2.600</b>

Fueron enviando nuevas remesas hasta sobrepasar ya, en el mes de agosto, las 8000 que le habían comunicado.

Cristobal de Murrieta atiende los compromisos de *La España Industrial* según un convenio de intereses, - el mismo de 1846-, el 4 % cuando la dirección tuviera fondos depositados en casa del agente y el 5 % siempre que este agente tuviese que adelantarlos por cuenta de la Sociedad. En agosto de 1847, los directores le habían girado 8.546 libras esterlinas contra 4. 816 que obraban en su "debe" por efecto de los gastos de viaje de la Comisión más las letras que contra él había girado la propia Comisión para pagar a los constructores; el excedente que tenía depositado la Sociedad les daba una posición ventajosa que los directores aprovecharon para solicitar un interés más elevado pues la crisis económica por la que pasaban muchas sociedades inglesas, le permitía al sr. Murrieta, con el depósito de los Muntadas, obtener más beneficios. Sin embargo de estas razones no se les concedió el incremento solicitado; continuó atendiendo las necesidades de *La España Industrial* en la persona de su agente en Manchester, daba su conformidad para aceptar los cargos desde Charleston en concepto de la madera, e iba comunicando puntual y detalladamente el recibo de cada giro de la Sociedad así como la utilización que de ellos hacía. Por él conocen la periodicidad con que salen los vapores para los Estados Unidos y cualquier otro detalle que se le solicitara.

En 9 de noviembre es relevado del cargo de representante Bruno Vidal y sustituido por M. de Castro este asunto le comunica la sociedad junto con el registro de la firma de este último para que pueda aceptar los cargos que haga este último a cuenta de la Sociedad para ser pagados por C. de Murrieta.

Desde un principio, por la correspondencia sabemos la situación desventajosa que tuvo la Sociedad para poder pagar la compra de las máquinas, pero se descubre al mismo tiempo la habilidad y acierto con que los directores pudieron solucionar cada dificultad. También se descubre muy pronto que C. de Murrieta es prudente y, como buen banquero, nunca arriesga su capital.

A lo largo del último trimestre de 1847 la crisis monetaria fue empeorando, muchas sociedades continuaban haciendo quiebra, se alteró el descuento de las letras y era difícil para los banqueros predecir los buenos resultados de las operaciones a corto plazo. Este fue el motivo por el que el nuevo representante de la Sociedad comunicaba a los directores su posición embarazosa entre el banquero y los constructores porque aquél le había indicado que no le hiciera cargos a cuenta de la Sociedad sino era a

largos plazos y después de haber vencido los giros que la Sociedad le remitiera. Sorprende a los directores esta actitud por lo que le comunican creer que

**"esta actitud altera las bases que de antemano teníamos establecidas con V. si bien estas pueden sufrir la variación que las circunstancias pueden reclamar, esto sólo se refiere a la parte de intereses recíprocos.**

En la misma misiva solicitaban:

**"Para que en lo sucesivo podamos nosotros tener un dato seguro para nuestras operaciones, deseamos saber ; qué interés recíproco regirá desde que se ha alterado en esa plaza el descuento de letras y desde qué época se empezará a contar esta modificación"<sup>10</sup>.**

Aunque por diferentes circunstancias, la situación económica en nuestro país no era tampoco excesivamente lisonjera, en previsión de que hubiera escasez de letras sobre Londres o de que el cambio fuera muy desfavorable, solicitaban los directores del sr. Murrieta les incrementara el crédito hasta diez mil libras, enviándole los fondos antes del vencimiento en letras sobre Londres o París a 90 días/ fecha, o bien, con la condición de que él librara a 60 o 90 días/ fecha a cuenta de la dirección de Madrid. No modificó Murrieta el porcentaje de los intereses y las noticias que les daba eran alarmantes:

**"Respecto a los intereses en c/c en las circunstancias presentes y pasadas no es posible arreglarlos bajo ningún principio recíproco de equidad y conveniencia. La crisis espantosa que aquí hemos corrido, y aunque bastante modificada, todavía con funestas consecuencias, casi hacía imposible comprometerse bajo ningún concepto en operaciones de responsabilidad, especialmente de letras y sus anexos, por grande que fuese la ganancia, y en un estado de cosas semejante, alcanzarán vs. la absoluta imposibilidad de regirse por reglas y convenios para tiempos normales. Sin embargo, el interés que yo cargaré a vs, será el que tenemos establecido, con un muy corto aumento de descuentos en sus remesas"<sup>11</sup>.**

Como hombre prudente, las fatales circunstancias que existían le impedían extender sus negocios, y por esta razón, solamente les amplió su crédito hasta seis mil libras reembolsables al vencimiento de los giros de la Sociedad, o bien girando él a cargo de *La España Industrial* de Madrid como proponían los directores.

---

<sup>10</sup> Copiador de cartas, 1847, a Cristobal de Murrieta, 9 de diciembre 1847.

<sup>11</sup> Correspondencia recibida 1847, C. de Murrieta, Londres 20 de diciembre, 1847.

Cuan lejos estaban de preveer los directores que pocos meses después la situación internacional se agravaría con fatalidad para los intereses de la Sociedad.

Al traspasar el año la situación apenas si varió y Cristobal de Murrieta insistía en la necesidad de que Manuel de Castro, el representante de la Sociedad ante los constructores de las máquinas, girara a su cargo los compromisos contraídos, a plazos largos puesto que continuando las mismas circunstancias era un gran compromiso para su casa y pedía los plazos más largos para estar más desahogado con todos los compromisos que debía atender sin perder el crédito y la reputación de que gozaba. En caso de dificultad, tenía autorización y podía resolver el negocio librando los pagos directamente sobre la sociedad, como le recordaban los directores para justificar la actuación de M. de Castro; sin embargo replicaba:

**"Es verdad que pudiera librar sobre vs o sobre la dirección de Madrid, pero estas operaciones hoy día deben escatimarse mucho para conservar en toda su fuerza el crédito, además por las mismas fatales circunstancias, la desconfianza es tan grande en la bolsa que apenas se hacen transacciones"<sup>12</sup>.**

No se cansa de insistir en el mismo aspecto de que Castro girara letras a su orden a plazos largos de 60, o mejor, 90 días e incluso en que se hiciera con contraaceptación, puesto que los constructores no experimentarían diferencia, teniendo la seguridad como tenían de cobrar y en cambio esta medida, era para él una tranquilidad. En los primeros días de febrero, en que contesta a la misiva de desacuerdo de los directores por el incremento del 1/2 % de comisión de sus operaciones, les aseguraba que en aquellas circunstancias no se haría cargo de sus transacciones y menos aún en las circunstancias fatales en que se hallaban. Sobre la comisión que cobraba les dice :

**"Respecto a la modificación de la comisión que vs insisten, les diré que yo no dudo que la casa que vs. citan, sino también otras muchas les servirán por el, 1/2 % y aún por menos, porque la mayor parte andan como vulgarmente se dice a la caza de negocios y corresponsales, pero mi sistema es enteramente contrario y prefiero estar parado a trabajar por atribuciones ínfimas"<sup>13</sup>.**

Les propone para equilibrar los deseos de ambas partes una comisión del 3/4 % que les cobrará desde el 1º de enero.

---

<sup>12</sup> Correspondencia recibida 1848, C. de Murrieta, Londres 8 de enero 1848.

<sup>13</sup> Idem, C. de Murrieta, Londres 22 de febrero 1848.

El primer trimestre de 1848 coincidía con el momento de más compromisos de pagos a los constructores de máquinas por parte de la Sociedad y aunque siempre que podían le enviaban giros de letras en libras esterlinas adquiridas en Madrid u otras plazas españolas, la pérdida era tan elevada que no siempre habían hecho las remesas suficientes quedando al descubierto ante Cristobal de Murrieta; el 4 de marzo, Jaime Muntadas desde Madrid escribía a M. de Castro a Manchester así:

"...estoy haciendo los mayores esfuerzos para mandar a Murrieta 2000 libras esterlinas pero no se encuentra papel a ningun cambio y si alguna vez hay es con una pérdida escandalosa...".

La revolución de febrero en Francia había alterado de tal manera la situación financiera internacional que el nueve de marzo C. de Murrieta les comunicaba la no aceptación de los giros que a su cargo había ordenado el encargado de la Sociedad. Lo comunicaba de la siguiente manera:

"Su encargado en Manchester, Manuel de Castro con fecha del siete me avisa sus giros a mi cargo y cuenta de esa dirección de 2000 y 2177 "2 "5 libras esterlinas a 90 d/ fecha sobre Hibbert Platt cuya aceptación he suspendido mientras no reciba fondos de vs. o de la dirección de Madrid. Hoy se halla la cuenta de vs con un saldo a su cargo de 2480 "4"5 libras y les confieso que en las terribles circunstancias del día de resultados de los acontecimientos de Francia, no me es posible extenderme más ni me conviene transacciones al descubierto. El aspecto comercial y político es lo más sombrío posible y alarmante que jamás se ha visto y en semejante situación vs. no deben extrañar que cada uno en su línea tome cuantas precauciones le dicte la prudencia para ponerse a cubierto en lo posible de todos los riesgos"<sup>14</sup>.

La posición de la Sociedad quedaba en entredicho pues el constructor Platt suspendió la entrega de las máquinas de la segunda remesa. Para solucionar este grave contratiempo lo que hicieron fue solicitar de M. de Castro que convenciera a los Platt con quienes mantenían cordiales relaciones que la no aceptación de los giros por parte del banquero Murrieta no se debía a falta de fondos y a carencia de solvencia de la Sociedad sino a la dificultad de encontrar en Madrid letras para enviarle los fondos necesarios. Simultáneamente, escriben a Murrieta<sup>15</sup>, que se defendió alegando que la

---

<sup>14</sup> Idem. C. de Murrieta. Londres 9 de marzo de 1848.

<sup>15</sup> ANC Copiador de cartas 1848. a C. de Murrieta, 15 de marzo 1848, "... hemos sentido vivamente que la firma de nuestro representante en Manchester no haya conseguido la buena acogida que mereció a V otras veces mayormente cuando en caso extremo, podía V. haber librado a nuestra cuenta. Nosotros tomamos en consideración los motivos en

concesión de tal crédito era para tiempos normales y sin riesgos pero que tras los trastornos y males que ya habían acarreado los graves sucesos de Francia y aún los muchos más que se esperaba sucedieran, le era imposible sin renunciar a los derechos de la propia supervivencia el cumplir con ninguna clase de compromisos ajenos, antes al contrario, se debía concretar con graves dificultades, en los propios y los de más perentoria necesidad.

La explicación detallada que da a los directores para justificar su actitud, es un vivo retrato de la situación internacional, en el que explica su dificultad de aceptar letras sobre España y el tipo de inversiones que había en Inglaterra<sup>16</sup>.

Las medidas que tomó Murrieta fueron tan extremas que se negó incluso después de haber recibido más remesas a pagar por adelantado aún teniendo en su poder letras que vencían en junio. En 25 de marzo les presentó la liquidación sin quererse avenir a ninguna de las razones que expusieron los directores; no quiso, incluso, borrar el

---

que v. funda esta conducta, en vista del cuadro sombrío que se presenta al mundo comercial; pero desearíamos que v. hiciese otro tanto al considerar que el no recibir nuestros fondos con la oportunidad que v. esperaba, no nace de la escasez de recursos en nuestra Sociedad, ni menos de falta de voluntad en ningún concepto; muy al contrario, nuestra casa de Madrid se está ocupando asiduamente en procurar muy en breve la suma de 5.000 libras esterlinas"... Nos ha afectado y sorprendido todavía más el contratiempo que nos ha anunciado 1º por las consecuencias que por de pronto puede acarreararnos en nuestros cometidos en Manchester y lo 2º porque habiéndonos ofrecido abrir un crédito a nuestro delegado de 6.000 libras esterlinas vivíamos en la persuasión de que no constando en nuestra cuenta sino un pasivo algo mayor de su mitad según v mismo indica, debíamos esperar que podría continuar dispensándonos sus aceptaciones sin menoscabo de sus intereses mayormente cuando los giros que nos ocupan son librados a 90 días, cuyo plazo es más que suficiente para poder contar v con el ingreso de nuestros fondos antes de la época de los desembolsos"

<sup>16</sup> ANC Correspondencia recibida 1848. C. de Murrieta, Londres 21 de marzo, 1848. " La facultad de vs para yo girar a su cargo es de ningún efecto en la actualidad porque absolutamente nadie quiere tomar una letra sobre España, Francia, ni ninguna otra parte, y si vs ni su casa de Madrid pueden encontrar letras para remitirme ni aún venciendo estas, puede uno estar tranquilo hasta su cabo porque hoy nadie tiene crédito, ni a nadie se considera seguro. ¿Cómo quieren que yo me comprometa por crecidas sumas cuando pudiera ser muy probable que para su cumplimiento hubiera ya que sacrificar una parte de las seguridades públicas que tengo en caja?. Porque es necesario srs que tengan muy presente que en este país todos los caudales se hallan invertidos en billetes del Tesoro, Fondos del Estado, acciones de empresas públicas y letras de cambio sin que en la caja se cuente más que con lo preciso para las obligaciones del día. Y todos estos valores habiendo bajado de un 20 a un 30 %, el descuento de las letras entre 10 y 15 según sus firmas y finalmente sin poder hacer uno de los fondos fuera del país, porque no hay quien tome una letra ¿Cómo es posible que yo ni nadie se atreva en medio de una situación tan apremiante y desastrosa a contraer muchas obligaciones con exposición de su poca o su mucha fortuna?"

endoso a su nombre que llevaban las letras remesadas en marzo por la dirección de Madrid,- ya estallada la crisis - y entregarlas a Manuel de Castro para que pudiera disponer de ellas y cumplir sus compromisos con los constructores. Ante tal situación los directores extendieron poderes especiales para Manuel de Castro, quien, se hizo cargo de pagar los compromisos que la Sociedad aún tenía pendientes.

El comportamiento de Murrieta se entiende en el contexto de la crisis como un acto de prudencia y protección; era un banquero que en tiempos normales podía hacer frente a cualquier eventualidad, pero que en circunstancias inestables, cualquier operación, le podía hundir; su actitud no difería de la que hubiera hecho cualquier otro banquero o casa comercial de Londres.

Como se trataba de un asunto desagradable para ambas partes, la relación mercantil derivó, antes de finalizar, en expresiones defensivas, que herían sus sentimientos personales. Los directores de la Sociedad con decisión comunicaron al banquero la manera como podía resolverse la situación<sup>17</sup> y daban órdenes a su representante Manuel de Castro en el mismo sentido para que si fuera necesario, los constructores Platt protestaran las letras no aceptadas por C. de Murrieta.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> ANC Copiador de cartas 1848, a C. de Murrieta, 1 de mayo 1848. " Al decir que v. trataba de retener unos fondos contra n/ voluntad, no fue la intención n/ zaherir en lo más mínimo su persona, fue sólo una expresión arrancada por el disgusto que nos causaba esta resistencia de V. porque veíamos contrariadas n/ operaciones en ese país, y comprometidos hasta cierto punto el decoro de esta Sociedad, siendo así que obran en su poder fondos suficientes para acudir a todas las obligaciones que tenemos en esa contraídas. No podíamos solicitar de V. que pasara a la orden de D. Manuel de Castro las letras que de n/ cta. obran en su poder porque sobre este punto sabíamos su opinión manifestada en sus cartas. Pero hoy creemos que es hora de terminar ya este desagradable asunto y de hacerlo de un modo conveniente a personas que cada una debe saber apreciar lo que vale el crédito y consideraciones del otro. Si por temor o cualquier otra causa, no quiere hacernos el obsequio de endosar las consabidas letras a l/o de n/ encargado D. Manuel de Castro, puede borrar los endosos puestos por nosotros a favor de v. y mandar estos valores y el saldo a dicho Castro, el cual, con nuestra autorización recogerá los giros que dió a favor de los Ss Platt y que no fueron aceptados, con lo cual queda v. relevado del compromiso que de otro modo podría haber, y n/ encargado podrá cumplir los compromisos que esta sociedad tiene contraídos "

<sup>18</sup> ANC Copiador de cartas 1848, a Manuel de Castro, 1º de mayo, 1848. "...srs Platt que pueden hacer protestar las letras por falta de aceptación para ver las razones que alega el expresado Murrieta al protestarlas, pues no es posible que diga que es por falta de fondos hasta la suma de 3122 "13"11 libras esterlinas, porque este es el saldo que arroja a nuestro favor. Además puede v. reclamar la maquinaria de los srs. Platt porque no es justo que retengan las letras sin entregar la maquinaria que falta y si no quieren entregarle a v. ésta, cuyo acto de desconfianza no podíamos esperar de estos srs., es necesario que recoja los giros que v. dió a su orden y a cuenta de los cuales tiene ya

Así pues la crisis internacional de 1848 que coincidió plenamente con la entrega de las máquinas por los constructores y el pago del segundo tercio, provocó una carencia de letras en el mercado internacional y de consiguiente, en el de Madrid y alteró de tal manera el cambio del valor de las letras, que, nuestros directores, creyéndose avalados por el crédito prometido por su banquero de Londres, y no queriendo tener pérdidas económicas adquiriendo las pocas letras que circulaban, a un elevado cambio, no fueron muy solícitos a enviar remesas a Murrieta, antes del plazo en que se debía pagar el segundo tercio del valor de las máquinas que entregaba Platt. Su banquero, inmerso en la crisis, desconfió de la solvencia de los directores y no aceptó una orden de pago a favor de los constructores Platt, e inmediatamente estos suspendieron el envío de las máquinas hasta no estar seguros de poder realizar el cobro. Este hecho originó la ruptura de las relaciones mercantiles con Murrieta, quien no hizo ninguna concesión a las solicitudes de los directores hasta que se cumplieron los vencimientos de las letras que tenía en su poder y endosadas a su favor. Como consecuencia provocó el retraso de la puesta en funcionamiento de la fábrica de Sants en unos meses pues pretendían hacerla marchar a finales de agosto o septiembre y no se pudo realizar hasta principios de 1849.

Años más tarde hacia 1855 reanudaron sus relaciones.

No tuvieron ningún otro contratiempo financiero. Su nuevo banquero "Heath Furse" y a partir de 1850 "Heath y C<sup>a</sup>", también instalado en Londres, realizó todos los pagos por orden de *La España Industrial* a los constructores de máquinas y a los agentes de algodón, carbón y madera que se necesitaron, para la prosecución y finalización de la fábrica.

Otro mecanismo de pago, no tan habitual en la época era, el que efectuaron con las máquinas de vapor, sin intermediarios banqueros, mediante letras aceptadas en el momento del contrato. Los constructores presentaban letras al cobro en Londres contra la cuenta corriente de *La España Industrial* de un banco de Madrid. Establecían un cambio de la libra esterlina respecto al duro con una equivalencia de 48,5 dineros esterlines por duro<sup>15</sup>; de esta manera, -ya se ha visto al tratar del pago de las máquinas

---

entregada v. una partida".

<sup>15</sup> La libra tenía 240 dineros.

de vapor -, los constructores cobraban en libras en Londres y los Muntadas pagaban en Madrid en duros. Este mecanismo suponía más confianza por parte de los constructores ingleses pues no tenían tan rápidamente asegurado el cobro como si giraban directamente contra el banco que la sociedad tenía crédito; quizás porque la casa J. & E. Hall era una casa que tenía mucha relación con los fabricantes catalanes y ya conocían a los Hns Muntadas. También se ha visto que el pago de la segunda entrega coincidió por estas fechas; quizás se hubiera podido evitar la pérdida económica tan importante de que se lamentaban los directores, si éstos hubieran sido más solícitos y hubieran admitido la presentación al cobro, por los Hall, de las letras correspondientes a la segunda entrega, aunque no hubiera salido el barco de Liverpool, como estaba estipulado en el contrato; se acogieron a esta cláusula en lugar de acceder a la solicitud de los constructores en febrero de 1848 de presentarla unos días antes. Este mismo mecanismo se efectuó en los años 1852 y 1853 para pagar a Platt y a Sharp Stewart y C<sup>a</sup>. Los directores mediante este procedimiento se evitaban pagar la comisión al banquero; además, aprovecharon una coyuntura favorable a la compra de moneda inglesa en el mercado español, a 50,5 dineros por duro y casi hasta 52. No obstante, continuaron enviando remesas a su banquero Heath y C<sup>a</sup> de Londres para que contra él librasen algunos constructores y pagara sus partidas de algodón de Nueva Orleans y el carbón que compraban directamente mediante Manuel Blondín de Liverpool. Este mismo sistema es el que realizaron con los constructores franceses con quienes hasta 1844 había habido más tradición mercantil, pues era en Francia, básicamente, donde se proveían de maquinaria los fabricantes catalanes. Queremos mostrar los mecanismos, de pago de las máquinas mediante la enumeración y el detalle de las letras de cambio en libras esterlinas y la manera de como las adquirían, para entender el funcionamiento del mercado financiero. Para ello, y partiendo del valor anual de la maquinaria hasta la instalación definitiva de la fábrica, eligiéremos los años más destacados y de entre ellos, eligiéremos aquellos constructores más significativos. El importe de la maquinaria de la fábrica de Santa María de Sans al finalizar el período de nuestro estudio, desglosado por años según balance en reales vellón era como sigue:

1847	1.735.234
1848	5.095.206
1849	5.996.700
1849	7.685.915
1850	8.001.000
1851	9.008.000
1852	1.869.000
1853	12.102.629
1854	12.100.000
1855	12.221.000
1856	12.480.000

Las cifras representan la cantidad invertida en máquinas y útiles en la fábrica de Sants según el balance anual hasta su finalización. Hemos añadido tres años más para demostrar que la fábrica realmente se construye en el período que hemos investigado pues precisamente en estos tres últimos años la variación de la inversión en maquinaria apenas si es apreciable; incluso en 1854 ha disminuido su valor en una pequeña cantidad; quizás se deba a que ya se había liquidado completamente la venta de los 100 telares a Juan Timoleón Cros. Hay dos momentos que destaca más el crecimiento de la inversión en maquinaria, el año 1848 que se pasa de 1.735234 rs a 5.095206 rs y 1853 que se pasa de 9.008000 a 11.869000; el año 1850 experimenta también un aumento considerable debido a la instalación de la maquinaria de estampación y blanqueo. Los años restantes tienen un incremento considerable pero no tan relevante como en estos tres años señalados.

Los constructores más significativos en 1848 fueron James Lillie & Son de Manchester, constructor de la transmisión; John & Edward Hall de Dartford, constructores de las máquinas de vapor; Srap Brothers & C<sup>a</sup> de Manchester, constructor de las máquinas de hilar selfactinas y Hibbert Platt & Son, constructor de las máquinas de preparación de hilados y de la sección de tejidos.

Recordemos el valor de las máquinas construidas por cada uno de ellos según exponía la Comisión en julio de 1847<sup>20</sup>.

James Lillie	por las transmisiones	4.000 libras esterlinas
J. & E. Hall	por máquinas de vapor	8.000 libras esterlinas
H. Platt	por prep. hilados	8.744 libras esterlinas
	por telares	5.714 libras esterlinas
	por varios	329 libras esterlinas
Sharp Brothers	por selfactinas	6.416 libras esterlinas

Sin embargo, el valor real según factura varió pues ya se ha visto que se debieron hacer modificaciones o alteraciones en el número de máquinas, en sus dimensiones o en sus accesorios.

Por todo ello nos debemos remitir a las facturas enviadas por los propios constructores. Las máquinas de vapor según factura costaron 8.192 " 4 libras esterlinas por el incremento de todos los accesorios, que, recordemos<sup>21</sup>, pareció muy elevado a los directores era un equivalente a 205.378 pts.

La transmisión de Lillie ascendió según facturas de

15 de noviembre de 1847	3.501 " 11 " 9
13 de enero de 1848	1.949 " 12 " 2
<i>Total</i>	5.451 " 3 " 11

El incremento se originó según ya queda dicho por tener que construir un nuevo árbol vertical por haber descendido 1 pie las cuadra de los telares y por la mitad del valor del árbol horizontal que por erróneas interpretaciones de B. Vidal, no se hizo correctamente.

<sup>20</sup> Hemos despreciado las fracciones de la libra esterlina.

<sup>21</sup> ANC Correspondencia recibida 1847, de J. & E. Hall, 30 septiembre y 11 noviembre 1847.

La maquinaria de H. Platt ascendía según factura de

18 de agosto de 1847	336 " 10 " 00
13 de diciembre de 1847	5076 " 15 " 2
31 de enero de 1848	5303 " 3 " 6
7 de marzo de 1848	3698 " 7 " 7
<b>Total</b>	<b>14414 " 16 " 3</b>

La maquinaria de Sharp Brothers ascendía según factura de

15 de octubre de 1847	2088 " 4
16 de noviembre de 1847	1872 " 5 " 8
16 de diciembre de 1847	2189 " 4 " 8
<b>Total</b>	<b>6149 " 14 " 4</b>

A cada uno de estos constructores se les pagó siguiendo las normas contractuales. Así a Sharp Brothers, en el momento de firmar el contrato José Antonio Muntadas extendió una letra en 18 de junio a 30 días fecha cargo de C. de Murrieta y orden de Sharp Brothers de 800 libras esterlinas; a las que debemos añadir, para pagar la primera factura, el giro de una letra el 30 de octubre a 30 días a su favor y orden de La España Industrial, contra C. de Murrieta de 1821 " 10 " 8 libras esterlinas, si añadimos 266 " 13 " 4 equivalentes a 1/3 de las 800 entregadas a cuenta, suman el importe exacto de la primera factura.

Para pagar las 2ª su encargado Castro, gira también a su orden y contra C. de Murrieta, una letra a favor de Sharp Brothers por el mismo importe y a 8 días vista; coincidía con la crisis monetaria que en aquella época se producía en Inglaterra, por la cual cosa, el banquero Murrieta le advirtió que debía girar siempre a largos plazos pues de lo contrario se veía muy perjudicado. La tercera factura de 16 de diciembre de 1847 se le pagó mediante otra letra entregada por el mismo Castro en 24 de Enero de 1848 con cargo a C. de Murrieta de valor 1922 " 4 " 6 libras esterlinas más 266 " 13 " 4 que

Castro les entregó en mano. A su vez, reciben del banquero Heath Furse y C<sup>a</sup> en 2 de diciembre de 1848 100 libras esterlinas para total liquidación.

Para pagar a James Lillie se efectuó así: se le entregó en 25 de junio de 1847 por José Antonio Muntadas, una letra a 30 días fecha, a su orden y con cargo a C. de Murrieta de Londres.

Para pagar la factura del 15 de noviembre, Castro en 5 de diciembre extiende una letra a su orden y con cargo a C. de Murrieta a 30 días fecha; y para pagar la factura del 13 de enero de 1848, como había desacuerdo entre el constructor y los directores respecto a las cantidades que les añadían: la mitad del valor del primer árbol horizontal inutilizado, - los directores no se oponían a pagar la mitad pero siempre que se les entregara dicho árbol, aquí se podría utilizar en algún menester -, el ajuste de su manga y ruedas y además el árbol vertical, en total ascendía a 42 " 7 " 1 libras esterlinas, Castro extendió una letra en 24 de enero a su orden contra C. de Murrieta de Londres a 30 días fecha por importe de 1707 " 5 " 1 libras esterlinas y depositó en casa de Srahp Brothers una letra a 4 días vista de la cantidad de la sobretasa para evitar cualquier litigio en los tribunales.

Para pagar a Hall el primer tercio de las 8000 libras hicieron efectivos en Madrid 3 giros de 4500, 4550 y 4250 duros respectivamente correspondientes a tres letras que habían presentado los Hall el 3 de julio, 5 de julio y 7 de julio de 1847 equivalentes a 2666 libras esterlinas.

El segundo pago correspondiente al 2º tercio se efectuó en 10 de marzo de 1848 en 3 letras a 90 días fecha a la orden de los Hall y cargo del establecimiento de Madrid, por valor de 4500, 4450 y 4550 duros respectivamente equivalentes a 2728 " 2 " 6 libras esterlinas, al cambio de 48,5 dineros por duro. Este segundo pago es el que originó tantas discusiones porque según los Hall no pudieron hacer efectivas las letras aceptadas sobre Madrid durante varios días; volvieron a presentarlas más tarde, sobre Barcelona, a cuyo asunto ya nos hemos referido al tratar de las máquinas de vapor.

El tercer pago se realizó en 1849 antes de haber transcurrido el tiempo estipulado de prueba de las máquinas. Los Hall presentaron 4 letras a 60 días fecha en el banco Londres por un importe juntas de 2000 libras esterlinas para negociar sobre Madrid, equivalentes a 9896 " 18 duros y les anunciaban que se había efectuado al cambio de 49,75. Quedaban aún pendientes 918 " 6 libras. Nuevamente protestan los directores

porque solo aceptan al cambio de 48,5 dineros esterlines por duro, estipulado en contrato, y de esta diferencia se deriva que en lugar de quedar pendiente la cifra arriba indicada, según los directores quedaba una cifra menor, 885 " 14 " 6 libras, las cuales se acabaron de liquidar en dos letras negociadas en Londres el 12 de junio de 1849 al cambio de 49,75. De todo ello los Hall consideraban verse perjudicados en más de 32 libras, es la cantidad que reclamaron antes de iniciar el compromiso de construir las segundas máquinas.

A Hibbert Platt & Son se le paga así: José Antonio Muntadas en 21 de junio de 1847 extiende una letra, orden de Platt y cargo a C. de Murrieta de Londres, a 30 días fecha de 1807 " 5 libras esterlinas; la primera factura de 18 de agosto de 1847 se le pagó mediante una letra de cambio a 20 días fecha, extendida por B. Vidal el 23 de agosto a su orden y contra C. de Murrieta de Londres por su importe. La segunda de 13 de diciembre también se le pagó mediante dos letras extendidas el mismo día por Manuel de Castro a 60 días, a su orden y contra C. de Murrieta de Londres.

La factura del 31 de enero de 1848, se le pagó mediante dos letras de cambio por importe de 2560 " 9 " 9 y 2549 " 7 " 2 libras esterlinas respectivamente extendidas a su orden por M. de Castro el mismo día 31 a 90 días fecha y con cargo a C. de Murrieta. En estas dos letras por haberlas girado a más largo plazo del estipulado en el contrato los directores de la Sociedad bonificaban al constructor 27 libras más en concepto de bonificación del 4 % de intereses. La última factura correspondiente al 7 de marzo se le paga en parte con una letra que los Muntadas envían a C. de Murrieta de 509 libras, desde Madrid a 90 días vista con cargo a Darther Hns y C<sup>a</sup> de Londres y que forma parte de las que dicho sr. no quiso traspasar sin su endoso a Manuel de Castro hasta que no hubieran vencido, parte se le pagó en 3 letras de 160, 260, 280, 300 libras respectivamente del 11 de marzo a 90 días fecha y cargo de Pinto Perez y C<sup>a</sup> de Londres y otra letra de cambio, también del 11 de marzo de 500 libras a 90 días y cargo de Zulueta y C<sup>a</sup> de Londres; estas letras se efectuaron en Madrid al cambio perjudicial para la Sociedad de 45,30 dineros esterlines por duro. El resto hasta completar el importe de la factura se pagó en mano por M. de Castro antes de partir para Barcelona en noviembre de 1848.

Iremos detallando la serie de letras que van enviando en 1848 hasta que se liquida su cuenta, igual que habíamos hecho a modo de ejemplo para 1847.

Hemos visto como se pagaron las máquinas por C. de Murrieta, ahora veremos como los directores le fueron enviando letras de cambio en libras esterlinas que adquirían en España, Madrid, Barcelona o cualquier otra ciudad, por mediación de algún banquero o corredor de Cambio, la persona que oficialmente se encargaba de las transacciones de letras de cambio. Pretendemos con ello mostrar la facilidad con que se podía hacer cualquier operación mercantil.

El importe total de las letras que envían a C. de Murrieta en 1848 fue de 13.017 libras esterlinas y se iba haciendo así:

En 14 de enero de 1848 remesan dos letras de cambio por valor de 3525 y 1600 libras; una era de 218 " 15 libras aceptada en 2 de octubre pasado a 120 días vista con cargo a Magniac Jardine y C<sup>a</sup>; 1 de 306 " 5 de las mismas características de la anterior; 1 de 1200 libras de 3 de enero a 3 meses fecha con cargo a Sadler Harrison y C<sup>a</sup>; 1 de 1000 libras de la misma fecha e iguales características; 1 de 800 libras también de las mismas características. La segunda de dichas remesas era de 3 letras de cambio: 1 de 310 libras a 60 días vista cargo Anselmo de Arroyave al cambio de 48,15 dineros por duro; 1 de 290 a 60 días con cargo al mismo y otra de 1000 libras a 3 meses fecha, con cargo a Pinto Pérez y C<sup>a</sup> todas el cambio de 48,30.

En 12 de febrero le remiten 841 libras en 2 letras sobre Londres 1 del 7 de febrero de 571 " 14 " 6, cargo Fruhling y Goschen a 60 días vista al cambio de 47,40 y otra del 3 de febrero de 270 libras cargo F. Wm. Lubbo K. y C<sup>a</sup> a 3 meses fecha y al cambio de 47,80.

En 14 de febrero le remiten 374 libras en 2 letras, 1 del 9 de febrero de 162 libras a 90 días vista cargo José Edlmann de Londres y otra de 211 " 19 " 8 de 30 de enero a 90 días fecha cargo Samuel Hansan & Son de Londres y al cambio de 47,80.

En 15 de febrero le remiten una letra de 800 libras emitida el 11 del mismo mes a 90 días fecha y cargo de federico Fluth y C<sup>a</sup> de Londres.

En Marzo 22 le remiten 3050 libras en 6 letras a 90 días vista a saber 1 de 650 emitida por Reynolds de Santiago de Cuba el 9 de enero cargo al The director of de Consolidated cobre a 46 ds;

1 de 700 emitida por el mismo en 8 de enero y cargo al mismo, e igual cambio; 1 de 300 emitida por el mismo, igual fecha, al mismo cargo y cambio de 46,05; 1 de 400 libras emitida por el mismo en 2 de febrero, cargo al mismo e igual cambio, 1 de 500

de las mismas características que la anterior; 1 de 500 de Mason y C<sup>a</sup> de de Puerto Rico del 2 de enero y cargo Caran Hns. y C<sup>a</sup> de Londres.

En 23 de marzo le remiten 509 " 0 " 5 libras en una letra del 20 a 90 días vista y cargo a Darther Hns. y C<sup>a</sup> de Londres al cambio de 45,70.

En marzo 27 le remiten 7 letras sobre Londres adquiridas el 21 de las cuales, 4 de: 160, 260, 280 y 300 del 11 de marzo a 90 días fecha y cargo de Pinto Pérez y C<sup>a</sup>, 2 de 290 y 380 eran del 25 de febrero a 60 días fecha y cargo de C. de Murrieta, y la última de 500 libras a 90 días vista y cargo de Zulueta y C<sup>a</sup>, al cambio de 45,30.

Se ha podido observar como afectó al cambio de moneda la crisis de 1848, se pasa de un cambio de 48,5 dineros por duro a 45,30, representaba una pérdida considerable de la moneda española.

## **2. EL BANQUERO HEATH FURSE Y COMPAÑIA**

En septiembre de 1847, solicitaron a otro agente de cambio de Londres las bases sobre las cuales pudieran establecer futuras relaciones mercantiles estables, duraderas y ventajosas para ambas partes.

Las condiciones que Heath Furse, este era el nombre social del agente de cambio, ofreció no eran muy diferentes de las de Murrieta, cobraba el 1/2 % de comisión y el interés del 4 %. Les hacía partícipes de la carencia de numerario de plata así como la tasa de interés en Londres era de 6 a 7 %. En las letras sobre el extranjero habría además un corretaje del 1 %. Al mismo tiempo le informaba de las numerosas suspensiones que se habían producido en el mes de septiembre dejando la situación monetaria muy comprometida, sin embargo en esta situación no estaba comprometida su casa. Las casas que notificaba a la dirección que habían suspendido pagos en los últimos días eran: Gower Neorux & C<sup>a</sup>, Reed Arving & C<sup>a</sup>, Cookesell & C<sup>a</sup>, Perkins Schlinsson & Medlens, Cackbiron & C<sup>a</sup>, M. & Binnussan & C<sup>a</sup>, Frp. Griffit & C<sup>a</sup>. Inician sus relaciones mercantiles estables a mediados del 1848, cuando rompieron con Murrieta, como consecuencia de cesar en la atención de sus compromisos.

Inmediatamente los directores le solicitaban información de diferentes casas para asegurar contra incendios la fábrica de Sants antes de empezar su funcionamiento. Las condiciones de la casa Foenix las recibieron actuando de intermediario Heath Furse. Como C. de Murrieta, este agente, a causa de la crisis que se había desencadenado en el continente tomó medidas preventivas y redujo sus operaciones a las indispensables; no obstante, estaba dispuesto a hacerse cargo de los compromisos de la Sociedad, poniendo como condición indispensable que le enviara previamente los fondos pues no se podía hacer de otro modo en tiempos tan críticos y extraordinarios como los de la crisis. En realidad eran las mismas condiciones que C. de Murrieta, aunque éste para no verse implicado en una pérdida substancial no atendió la orden de pago de Hibbert Platt & Son.

En 1849 Heath Furse y C<sup>a</sup><sup>22</sup> se hace cargo de todos los compromisos de la Sociedad y le hacen las siguientes remesas para pagar la maquinaria de la sección de tintes y estampados, así como algodón y carbón.

En 24 de febrero remesan 1041 libras esterlinas como sigue: 1 de 441 tomada el 23 de febrero a Plandolit Hns. en una 1<sup>a</sup> de cambio girada en Mahon de Gabriel Prats y cargo Baring Hns. y C<sup>a</sup> al cambio de 50; 2 de 250 cada una tomadas a Girona Hns. Clavé y C<sup>a</sup> en 2 primeras de cambio giradas el día 6 de febrero a 40 días fecha por Ignacio de Plea de Madrid a la orden del cajero central del tesoro público y cargo de Mildred Gogeneche y C<sup>a</sup> al cambio de 49,75, adquiridas a los corredores José Gabaldá las primeras y a Antonio Busquets las segundas.

En 8 de mayo remesan 705 " 17 " 8 libras, en dos letras, tomadas a Serra y Parladé al cambio de 50,75 y a Rafael Masó y Pascual al cambio de 50,30 respectivamente; una primera de cambio de 400 girada el 8 de abril a 45 días fecha por A. Campos e hijo de Alicante a la orden de Serra Parladé y cargo de C. de Murrieta; otra primera de cambio de 305 " 17 " 8 girada el 4 de marzo a 3 meses fecha por Streglitz y C<sup>a</sup> de S. Petersburg a la orden del consul Gaguetch Consellieurs de Cour y cargo J. Henry Schroder y C<sup>a</sup> por 1997,60 rublos al cambio de 36 3/4 dineros por rublo. Por el corredor A. Tusquets.

---

<sup>22</sup>

En 1848, a este mismo banquero remesan 394 libras. Detallaremos la procedencia y por que mecanismo las adquieren.

En 22 de mayo remesan 250 libras en una primera de cambio girada el 30 de abril a 40 días fecha por Lorenzo de Horzagaray de Madrid a la orden de Esteban Fabra y C<sup>a</sup> y cargo de C. de Murrieta de Londres y cedida por Stagno Torrens y C<sup>a</sup> al cambio de 50,45, adquirida al corredor Jos<sup>é</sup> Gabaldá.

En 10 de julio remesan 359 " 18 " 2 en dos letras de cambio, cedidas por Plandolit Hns. de Barcelona; una de 279 " 18 " 2 en segunda de cambio a 60 días vista y aceptada el 1<sup>o</sup> de julio, girada en 9 de agosto último por D. Ramón Salazar de La Habana a la orden de Plandolit Hns. y cargo de Zulueta y C<sup>a</sup> de Londres; otra de 80 libras en una primera de cambio al 30 de noviembre próximo girada hoy por Plandolit Hns de Barcelona a la orden de La España industrial y cargo Mildred Gogeneche y C<sup>a</sup> de Londres, adquiridas al corredor J. Gabaldá.

Estas 3178 libras esterlinas que sucesivamente le han ido remesando, se utilizan para que el banquero Heath Furse y C<sup>a</sup> pague a los constructores. Los más importantes de este año son John Burton de Manchester, constructor de cilindros, que pagaron sus facturas así: la primera factura de 27 de marzo de 1849 correspondiente a 100 cilindros de cobre cuyo importe era de 926 " 17 libras, se le paga en una letra de 150 libras entregada a cuenta, en 17 de febrero, a 60 días fecha por Manuel Jaurés a su orden y cargo de Heath Furse y C<sup>a</sup> y en una letra de cambio de 776 " 17 libras, girada el mismo día 27 de marzo, a su orden a 30 días fecha y contra Heath Furse.

La factura de 10 de mayo de 1849 correspondiente a 50 cilindros de cobre cuyo importe era de 505 " 7 " 2 libras se le paga en una letra de cambio girada el mismo día, por el citado importe, a su orden y contra el citado banquero.

Finalmente la factura de 13 de noviembre correspondiente a 25 cilindros de cobre cuyo importe era de 257 " 8 " 11 se le paga en una letra girada el mismo día a 15 días vista, por el referido importe, a su orden y contra el mismo banquero.

El mismo procedimiento se sigue para pagar a James Houtson constructor del hidro extractor y de maquinaria para el tinte. Su factura de 24 de abril de 1849 de 743 " 8 " 8 libras se le paga mediante un anticipo en letra a 30 días girada por M. Jaurés a su orden y contra Heath Furse por un importe de 200 libras, las 543 libras restantes en una letra por este importe, girada por los directores a su orden contra el mismo banquero a 30 días.

Por lo que respecta a los constructores franceses, en 1849 se les giran directamente letras a corto plazo y adquiridas por semejantes mecanismos, así en el caso de Ducommun y Dubied le envían una primera de cambio de 2132, endosadas por Echarri de Otaberro en 31 de octubre a favor de los Hns. Muntadas que le giró a su orden el 12 del mismo mes a 8 días vista la Condesa Vda. Cartagena y cargo Aguirrebengoa fils y Urribarren de París.

A Welter también le envían letras en diferentes ocasiones, la última para saldar su cuenta le envían el 31 de octubre de 1849 por un importe de 742 francos girada el mismo día a 8 días vista por Stagno Torrens y y C<sup>a</sup> de Barcelona, a cuenta de La España Industrial y cargo de Alcain Dotres y C<sup>a</sup> de París, cedida por el referido Stagno Torrens y C<sup>a</sup> y adquirida al corredor A. Tusquets.

François Chappey de Rouen cobra sus facturas de 15 de julio y 10 de septiembre de 1849 que importaban 44.321 frs presentando directamente al cobro en un banco de París y contra la cuenta de la Sociedad en Madrid en diferentes épocas, o bien remesándole los directores letras a negociar en Paris o Marsella así: remesan en 7 de marzo tres letras a 60 días por un importe de 17.198 frs, en 21 de mayo tres letras más a 120 días por un importe de 17.514 frs el 10 de octubre crea la misma sociedad una letra por valor de 5000 fr que le remiten directamente y en 28 de diciembre envía aviso de presentar una letra al cobro a 30 días contra la España Industrial por valor de 1000 frs. Podríamos describir cada letra y remesa que hacen a su banquero de Londres o directamente a cada constructor<sup>23</sup> cada uno de los años que dura la instalación de la fábrica; no obstante nos parece monótono y vamos nuevamente a los dos últimos años, 1852 y 1853 que vuelven a ser importantes en adquisición de maquinaria y volvemos a seleccionar a los 3 constructores más importantes, dejando a Hall puesto que el mecanismo de pago fue el mismo. Ya hemos dicho más arriba que quizás por la mutua confianza, quizás porque la situación internacioanal es más estable y coincide que las libras esterlinas se pueden adquirir más fácilmente en Barcelona, además de utilizar su

---

<sup>23</sup> Lluís Castañeda ya expone muy bien los mecanismos del mercado y comercio de las letras de cambio en una comunicación presentada al V Congreso de la Asociación de Historia económica, celebrado en Barcelona, septiembre de 1993, bajo el título Crédito y mercado monetario no bancario en Barcelona a mediados del S. XIX. Algunas consideraciones sobre la pervivencia de instrumentos financieros tradicionales.

banquero como intermediario suelen, también, ahorrarse la comisión y efectuarlo directamente.

Detallaremos a continuación las remesas que en 1852 vuelven a hacer a Heath y C<sup>24</sup> para pagar algodón, madera y a diversos constructores. Le envían este año un total de 21,554 libras. Aunque pueda parecer reiterativo queremos ejemplificar con una buena muestra, la compra habitual de letras de cambio como compensación de las transacciones comerciales:

En 3 de marzo envían 2 letras de cambio por valor de 560 libras una de 100 libras cedida por Guitart Hns al cambio de 50,60 girada desde Sevilla el 5 de febrero a 90 días por Juan Guitart a su propia orden y cargo a Guillermo Mc Andrews e hijos de Londres; otra de 460 libras cedida por Serra y Parladé al cambio de 50,45 girada desde La Habana el 3 de enero a 60 días por Salvador Samá a la orden de Juan Samá y Martí y cargo de C. <sup>r</sup> Murrieta, corredor José Gabaldá.

Marzo 17, remesan dos letras juntas de 532 libras cedidas: por Fco. Tous al cambio de 50,40, una de 212 girada desde Ancara el 15 de enero a 3 meses por Jaime Terri e hijo a la orden de Mirpurgo Vivar'e y C<sup>a</sup> y a cargo de Vito Ferni de Londres; por Stagno Torrens y C<sup>a</sup> al cambio de 50,60 a 3 meses fecha por Antonio Duart a la orden de Gabriel Ln Montañés y cargo Fruhling y Goschen de Londres, corredor José Gabaldá.

Marzo 23, remesa de una letra de 654 libras al cambio de 50,45 girada en Nuveva Orleans el 30 de febrero último a 60 días por Juan J. de Erario a la orden de J. Sagristá y cargo F. de Lizarde y C<sup>a</sup> de Londres, cedida por Serra y Parladé, corredor José Gabaldá.

Marzo 31, remesan 700 libras en dos letras giradas desde Cádiz el 23 de marzo a 3 meses fecha por Antonio de Lutinche a la orden de G. & Montañés y cargo de Zulueta y C<sup>a</sup> de Londres, cedida por Girona Hns, Clavé y C<sup>a</sup> al cambio de 50,40, corredor A. Tusquets.

Abril 14, remesan 2326 libras en 9 letras sobre Londres, cedidas por : 4 de Vda de Juan Moré y Oller al cambio de 50,40, de ellas, una de 100 libras girada en Cartagena el 23 de marzo a 90 días fecha por Federico S. Brock a la orden de E. Rolandi e hijos y cargo de Samuel Dobrée e hijos; tres primeras giradas en Cartagena el 23 de marzo

---

<sup>24</sup>

En 1850 reciben notificación del Sr. Furse de su retirada del negocio continuando sus socios con la nueva firma social.

a 90 días por Perez Orozco y C<sup>a</sup> a la orden de Pedreño y Hno y cargo de Pinto Pérez y C<sup>a</sup> de 195, 200 y 205 libras; por José M<sup>a</sup> Serra al cambio de 50,15 una de 600 libras, a su orden, girada en Lima el 9 de febrero a 30 días vista por P.G. de Cándamo a cargo de Antonio Gibbs e Hijos; por Joaquín Martí Codolar 2 letras de 1126 libras al cambio de 50,45 giradas en Cartagena a 1<sup>o</sup> del actual a 90 días fecha por Federico S. Brock a la orden de Peña Hns.

Abril 16, remesa de 7 cambiales de 1069 libras sobre Londres cedidas: 6 por Jose M<sup>a</sup> Serra al cambio de 50,05, cinco de ellas a su orden de 160, 140, 130, 120 y 119 respectivamente, giradas en Barcelona el 13 actual a 30 días fecha a cargo de Darther Hns, y otra de 200 libras, al cambio de 50,10 girada en Mahón el 10 del actual a 30 días por Ladico Hns a la orden de A. Pons y Comellas y cargo de G. C. Rew; una letra de 200 libras, por Guitart Hns al cambio de 50,45, girada en Sevilla el 7 del actual a 90 días fecha por W. M. S. Buchamall a la orden de Robert Hns y cargo de Enrique Buchamall e Hijos, corredor J. Gabaldá.

Abril 17 remesan una letra de 650 libras girada hoy a 30 días vista por Miguel Roig y Rom de Barcelona y cedida por el mismo, a nuestra orden, cargo de Jorge Cracoford de Londres.

Mayo 1, remesa de 2 letras por valor de 600 libras a 60 días vista giradas desde Santiago de Cuba el 5 de marzo por H. Graffstedt a la orden de Joaquín Surís y cargo de G. Hortsmann de Londres, cedidas por Jaime Paulina y Villalonga, corredor J. Gabaldá,

Junio 17, remesa de 2 letras de 800 libras al cambio de 50,08, 1 girada en La Habana el 27 de abril a 60 días vista por Draker y C<sup>a</sup> a la orden de Fco. Muela Gil, cargo de H. D. Graverius de 600 y otra girada en Puerto de Santa María el 15 de marzo último a 5 meses por Bartolomé Vregara a la orden de L. Gonzaga Elizalde y cargo de Jorge Gras y Robertson de 200.

Junio 22, remesa de 1080 libras al cambio de 49,85 giradas el mismo día en 4 letras sobre Londres al 10 de julio a saber: 280 libras giradas desde La Habana el 6 de abril a 60 días por H. Rottmann a la orden de Lorenzo Milá y Mestre y cargo J. Horstmann; tres letras de 250, 350, y 200 libras a 60 días giradas desde La Habana en 6 de abril último por Mangoaga Ducatel y C<sup>a</sup> a la orden de Lorenzo Milá y Mestre y cargo de H. D. Sas. Blyth y Grum cedidas por Vidal Hns, corredor A. Tusquets.

Julio 7, remesan 1<sup>o</sup> 313 libras en 4 letras que ceden: Jaime Paulina 2 primeras de cambio de 404 y 400 libras cada una a 60 días vista giradas desde Nueva Orleans en 7 de junio por Hanan y C<sup>a</sup> a la orden de Puig y Mir y C<sup>a</sup> y cargo de Bischoffsheim y Godschmidt, al cambio de 50,05; Vidal Quadras Hns, una letra de 100 libras a uso, girada en Sevilla el 29 de mayo por Cahil White y Beck a la orden de Pedro Manuel Duran y cargo Couths y C<sup>a</sup> al cambio de 49, 80; Vidal Quadras Hns una segunda de cambio de 408 libras a 90 días vista girada en Santiago de Cuba el 11 de mayo último por Pedro Ferrer Landa y Th. Magravand, a la orden de Buenaventura Mestre y Garrigó y cargo de los Directores of de Consolidated Cobre Mining Association, al cambio de 50,10, corredores J Gabaldá y A. Tusquets.

Julio 23, remesa de 1220 libras al cambio de 50,15 en 4 letras sobre Londres; una cedida por Serra Parladé a 60 días vista girada en Nueva Orleans el 19 de junio por Juan J. de Egaña a la orden de C. C. Dubreuil y cargo de f. de Leradé y C<sup>a</sup>; otra de 270 libras a 60 días vista girada en La habana el 4 de junio último por Drake y C<sup>a</sup> a la orden de Vda. Cuirós e hijo y cargo de H.d. Greverius; cedida por Jiame Taulina Villalonga 2 primeras de cambio de 400 y 250 giradas en La Habana el 27 de mayo a 60 días por Drake y C<sup>a</sup> a la orden de dicho Taulina y cargo de H. D. Greverius, corredores J. Gabaldá y J. Tusquets.

Agosto 18, remesan 1410 libras en 5 cambiales sobre Londres, una cedida por Joaquín Martí Codolar como albacea administrador de los bienes del difunto Isidro Anglada, al cambio de 50,15 una letra de 200 libras girada en Barcelona el mismo día a 8 días vista y cargo de C. de Murrieta; cedida por Guille Hns al cambio de 50,20 de 4 letras giradas en Barcelona el 15 de julio a 3 meses fecha a su propia orden y cargo de Sr R. C. Glyn y C<sup>a</sup> por un valor de 400, 250, 250, 210.

Agosto 1, remesan 2 cambiales de 650 y 550 libras giradas en la Habana el 22 de julio a 60 días por Magoaga Duenk y C<sup>a</sup> a la orden de Antonio Samá y cargo de Kodonaché Hijo y C<sup>a</sup> de Londres cedidas por Serra Parladé, corredor J. Gabaldá.

Septiembre 7, al cambio de 50,25 remesan 200 libras giradas en Barcelona el 10 de Julio a 90 días por Guille Hns a su propia orden y cargo de Samuel Debrée e Hijos de Londres, cedida por los libradores, corredor J. Gabaldá.

Septiembre 23, al cambio de 50,10 remesan 740 libras en una letra a 8 días girada el mismo día por la Vda de J. Moré y Oller a la orden de Muntadas Hns. y cargo de

Mildred Goyeneche y C<sup>a</sup> de Londres, cedida por la misma libradora, corredor J. Gabaldá.

Octubre 1, le remesan 603 libras sobre Londres cedidas por A. Peyra y Mach al cambio de 50,20 en dos letras una girada en Buenos Aires el 30 de julio a 60 días por Zimmermann Frazier y C<sup>a</sup> a la orden de Treusein y C<sup>a</sup> y cargo de Brown Shipley y C<sup>a</sup> de Liverpool pagadera en Londres y la otra de 31 libras girada desde Hamburg el 17 de septiembre al 14 de noviembre por Dechapeau - roige y C<sup>a</sup> a la orden de Peyra y cargo Doxet y C<sup>a</sup>, corredor J. Gabaldá.

Octubre 7 remesan 3 letras de 755 libras sobre Londres cedidas por Fco. Noriega al cambio de 50,20 en una primera de cambio girada en La Habana el 3 de septiembre a 60 días por Pedro Fco. Gorostiza a la orden de Olmo y C<sup>a</sup> y cargo a Fruhling y Goschen y 2 letras de 245 y 255 giradas desde La Habana el 3 de septiembre a 60 días por St. Gogel y C<sup>a</sup> a la orden de Noriega Olmo y C<sup>a</sup> y cargo P. H. van Notton y C<sup>a</sup>.

Octubre 16, remesan 3 letras de 850 libras sobre Londres cedidas por José Martí Codolar al cambio de 50,20 las dos primeras giradas en Cartagena a 90 días por Perez Orozco y C<sup>a</sup> a la orden de Peña Hns y cargo Pinto Pérez y C<sup>a</sup> y cedida por Vidal Quadras Hns otra de 450 al cambio de 50, 17 1/2 girada en Trinidad de Cuba el 30 de julio a 60 días por R. Fritzes Treul y C<sup>a</sup> y cargo C.H. Abegg, corredor J. Gabaldá.

Octubre 23 remesan 267 libras en letra al cambio de 50,27 1/2 cedida por Collaso y Solá y girada desde La Habana el 3 de septiembre a 60 días por Drake y C<sup>a</sup> a la orden de Gabriel Vilá y cargo H.D. Greverius de Londres.

Octubre 28 remesan 3 letras sobre Londres de 905 libras cedidas por Serra y Parladé en una 2<sup>a</sup> de 255 libras girada en Málaga el 15 de septiembre a 90 días por Maths Huelin y C<sup>a</sup> a su orden y cargo de R. J. Baylis; otra de 350 libras en una letra girada en Málaga el 10 de septiembre a uso y medio<sup>25</sup> por Antonio de Campo a la orden de Vda. Quirós e Hijo y cargo A. E. Can... y C<sup>a</sup>; una de 300 libras en una primera de cambio girada en Málaga con fecha 15 de septiembre a uso y medio por Delns Hns a la orden de Vda. Quirós e Hijo y cargo Collmann Stolterfoht.

Noviembre 18, remesan 2 letras de cambio de 800 y 750 libras respectivamente a 4 días giradas desde Alicante el 23 de octubre por A. Campos e Hijo a la orden de Jaime

---

<sup>25</sup> a 90 días.

Meric y cargo de Fra Ede e Hijo de Londres cedidas por Vidal Quadras Hns al cambio de 50,16, corredor A. Tusquets.

Se nos muestra muy claro el mecanismo compensatorio de transacciones financieras que realizaban las letras de cambio y el papel que desempeñaron en la industrialización catalana. El camino que seguían desde su emisión hasta que se hacían efectivo era muy diverso. Los diferentes agentes que intervienen ya sean particulares, casas comerciales, empresas, bancos, comerciantes banqueros o instituciones estatales pueden operar con comodidad sin mediación del crédito bancario. Se puede comprobar así mismo la diferencia favorable de cambio monetario a que aludíamos más arriba.

Para pagar a Sharp Stewart y C<sup>a</sup> tres facturas de 4 de agosto, 23 de septiembre y 20 de octubre que ascendían a 2.700 libras esterlinas, efectúan los mismos mecanismos ya expuestos, con la diferencia de que ahora utilizan más el envío de letras directamente al constructor; en 1851, José Antonio Muntadas emite letra a su orden y cargo de Heath y C<sup>a</sup> a 90 días de 900 libras como primer pago de las selfactinas; después y sucesivamente, envían letra de 34 libras a su orden contra Heath y C<sup>a</sup> a 8 días vista en 12 de marzo; remiten en 7 de octubre cuatro letras por un importe de 1000 libras a 8 días vista con cargo a diferentes agentes de Londres y Liverpool; en 9 de noviembre le remiten una letra de 500 libras a 60 días vista a su orden y cargo de A. Demistown de Liverpool; envían letra a 15 días vista, a su orden y contra Heath y C<sup>a</sup> de 300 libras en 17 de diciembre.

Para acabar de pagar las máquinas selfactinas, en 1853 le remiten en 31 de marzo una letra de 400 libras esterlinas, primera de cambio, girada el día 30 por M.C. Woth a la orden de Girona Hns. Clavé y C<sup>a</sup> y cargo de C. de Murrieta. En 6 de julio le remesan una letra de 600 libras a 8 días vista cedida por Vidal Quadras Hns. girada en Santander el 22 de junio por Dóriga Hns a cargo de Federico Huth y C<sup>a</sup> de Londres. Finalmente en 23 de diciembre le remesan una letra de 156 libras emitida por *La España Industrial*, a la orden de Sharp Sewart y C<sup>a</sup>, a 60 días fecha y a cargo de Heath y C<sup>a</sup>.

Para pagar a Hibbert Platt & Son sus facturas del 9 de agosto, 30 de septiembre, 14 y 28 de octubre y 7 de diciembre que ascendían en total a 4.831 libras esterlinas se hace como sigue:

200 libras que ya había cobrado demás en 1851, una letra entregada en mano el 19 de mayo, por José Antonio e Isidro Muntadas a 30 días fecha, a su orden y contra Heath y C<sup>a</sup> de Londres por importe de 1500 libras; en 18 de agosto remiten una letra a 8 días vista de 400 libras con cargo a C. de Murrieta;

en 18 de octubre le remiten una letra de 250 libras a 30 días fecha con cargo a Mildred Goyaneche y C<sup>a</sup> de Londres; en 28 de octubre le remiten una letra de 700 libras a 30 días fecha con cargo a Cole Nichols y C<sup>a</sup> de Londres; en 9 de noviembre le remiten 4 letras más por un importe de 916 libras a 60 días vista y cargo a diversos agentes de Londres, quedando pendientes 578 libras que quedan para 1853.

Este año de 1853 acaba de enviar toda la maquinaria de preparación de hilados y telares en diferentes facturas que ascienden en total a 5650 libras a las que debemos añadir el saldo anterior. Se le pagan así: En 26 de enero le envían tres letras sobre Londres de 818 libras cedidas por Girona Hns Clavé y C<sup>a</sup> al cambio de 50,30 en unas segundas de cambio a 4 días vista giradas en Madrid el 21 de enero por Julian A. Pérez a la orden de Jaime Girona y C<sup>a</sup> y cargo de Darther Hns.; otra cedida por J.M. Serra de 318 libras al cambio de 50,75 a 60 días vista girada a la orden de Serra por Polanco Hns. contra C. de Murrieta. En 12 de marzo le remiten 6 letras de cambio de 1234 libras cedidas dos por Serra y Parladé de 300 y 200 libras giradas desde Málaga al 7 de febrero a 90 días fecha por Juan Giró a la orden de Moreno y Ramón Tellez cargo Antonio Gibbs e Hijo; las 4 letras restantes eran 1 de 204 libras girada en Sevilla el 14 de enero a 3 meses fecha por Jorge Murphy a la orden de Juan D. Shaw y cargo de Cole Nichols y C<sup>a</sup>; otra de 130 libras girada en Jerez de la Frontera el 19 de enero a 3 meses fecha por Vda. de Bermudez y C<sup>a</sup> a la orden de J. A. Jordan Oneto y C<sup>a</sup> y cargo de Francisaco Revello; otras dos de 300 y 100 libras respectivamente giradas desde Puerto de Santa María el 17 de enero a 3 meses fecha por Monsley y C<sup>a</sup> a la orden de J.A. Shaw y cargo Lonergan y C<sup>a</sup>, corredor A. Tusquest.

En 31 de marzo remesan una letra de 1000 libras cedida por Girona Hns. Clavé y C<sup>a</sup>, al cambio de 50,20 girada en Barcelona a 30 de marzo por M.C. Woth a la orden de los mismos y cargo de C. de Murrieta de Londres, corredor A. Tusquest.

En 30 de mayo les remiten dos letras sobre Londres de 540 y 560 libras, al cambio de 50,10 giradas en Barcelona a 8 días vista por Vidal Hns a la orden de Muntadas Hns y cargo de Heath y C<sup>a</sup>.

En 6 de julio le remiten 760 libras sobre Londres en dos letras, una de 420 libras a 90 días; fecha girada desde Jerez de la Frontera el 1º de junio por José de Bertomata a la orden de La Cave y Echeopar y cargo de Manuel Misa; otra de 340 libras girada en Nueva York al 11 de junio a 60 días vista por William Hoge y C<sup>a</sup> a la orden de Fco. Noriega y cargo de Jorge Peabody y C<sup>a</sup>.

En 6 de septiembre le remiten una letra de 400 libras a 60 días y cargo de Greverius y Colson de Londres.

En 7 de noviembre le envían una letra de 400 libras a 15 días vista a la orden de Platt y cargo de Heath y C<sup>a</sup> al cambio de 51,40 dineros por duro.

En 23 de diciembre le envían una letra de 38 libras a 8 días vista a su orden y cargo de Heath y C<sup>a</sup> al cambio de 51,35.

En este caso se va apreciando la ventaja que ofrece en Barcelona la libra esterlina por su cambio favorable y la mutua confianza entre ambos empresarios pues solamente dos letras son contra su banquero de Londres.

Para pagar a los constructores de la transmisión Carlos de Bergue, al hacer el contrato, los hermanos Isidro y José Antonio Muntadas le libran una letra a 90 días, a su orden y cargo Heath y C<sup>a</sup> de 800 libras; y en 7 de diciembre le remiten tres letras a 90 días con cargo a diversos sobre Londres y Liverpool de 557 libras.

En 1853 envía las dos facturas de la segunda y tercera entrega hasta completar todas las piezas ascendían a 1776 libras que se pagan mediante una letra de 500 libras que le remiten en 6 de julio a 60 días vista girada en Barbados el 28 de abril por el Banco Colonial de Londres a la orden de Trowbridge y C<sup>a</sup>, cedida por Poncio Morera al cambio de 50,50, corredor A. Tusquets; otra letra de 500 libras, el 23 de noviembre a 15 días vista emitida por la propia Sociedad con cargo a Heath y C<sup>a</sup>. Quedaban pendientes 234 libras que se le abonarán en 1854 después de haber funcionado tres meses.

Los constructores franceses de más relevancia son Huguenin Ducommun y Dubied y François Chappey. Al primero para pagarle sus facturas de los tambores ensanchadores, la máquina de imprimir a tres colores, el torno para grabar y otros accesorios, de diferentes fechas de 1852 le remiten en 8 de marzo una letra de 6000 frs a 8 días vista con cargo a Aguirrebengoa Hijos y Uribarren de París, otra en 10 de septiembre también a 8 días vista y cargo a Bischofsheim Goldsmidh y C<sup>a</sup> de París por valor de

6000 frs más y en octubre 16 otra nueva letra a 8 días vista cargo de los hijos de Gilhou, menor de París de 4000 frs. En 1853 le remiten en 13 de junio dos letras de cambio a 8 días vista sobre París, al cambio de 5,22 frs, de 4513,50 frs cedida por Miarons y Doria de Barcelona en su primer cambio girada por orden de Muntadas Hns. a cargo de los hijos de Gilhou menor y otra letra de 2513 frs. en su primer cambio girada en Palafrugell el 4 de junio por Pedro Jubert a cargo de Leopold Cinigswarter, corredor A. Busquets.

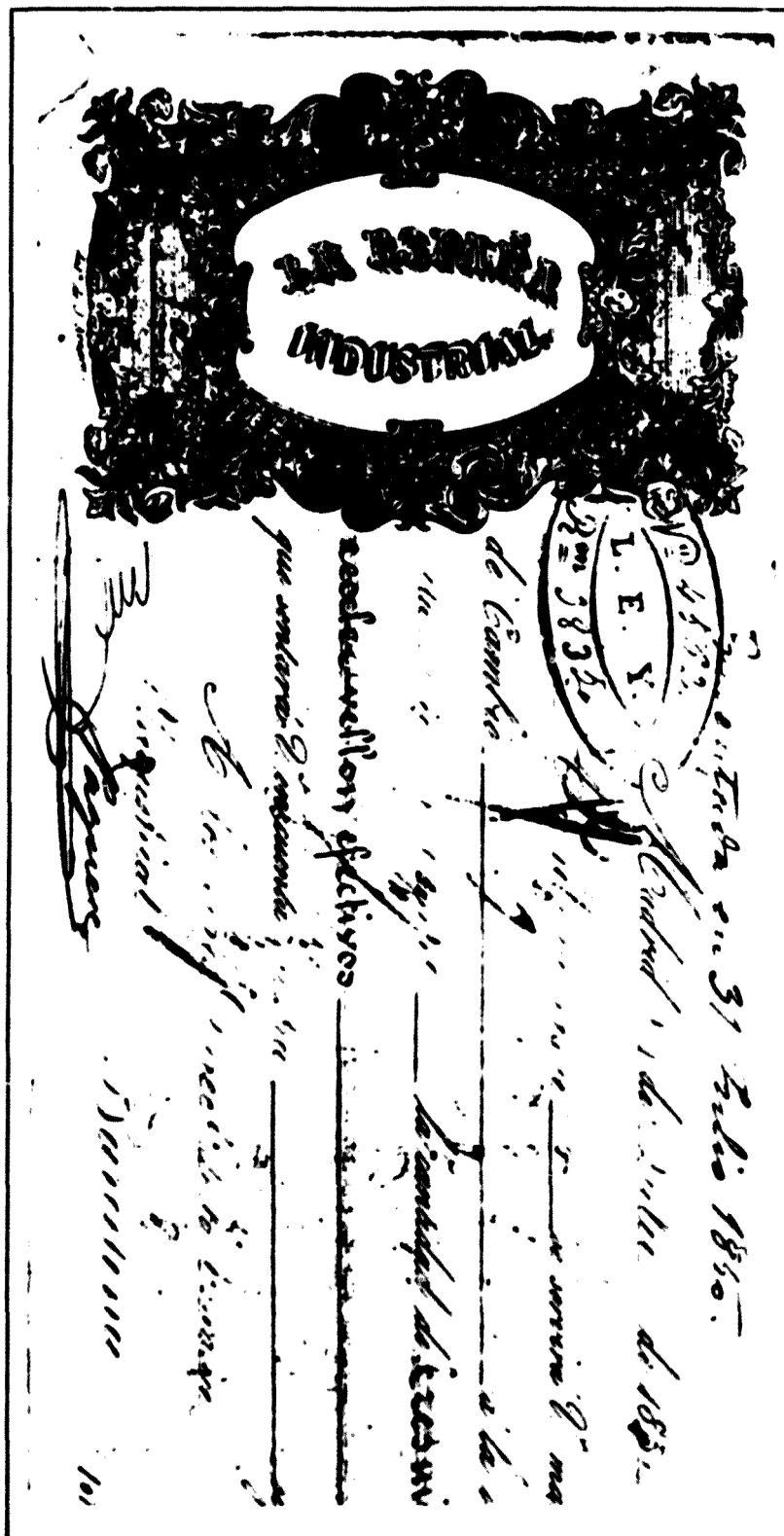
François Chappey giraba, igual que los Hall de Oldham letras contra la Sociedad, avisándoles del día que las presentaba al cobro en el banco francés.

Resulta sorprendente comprobar la importancia que tuvo la letra de cambio como sistema de financiación y las posibilidades que ofreció a la naciente industrialización catalana. Aunque nosotros nos hemos referido exclusivamente a estos años, Luis Castañeda demuestra que este procedimiento se utilizó hasta muy avanzado el siglo XIX<sup>26</sup>, pero no sólo en España sino también en Europa, existiendo un mercado de letras muy asequible y sin apenas desembolso.

Se han mostrado los mecanismos, tal y como nos habíamos propuesto, por los que se puede apreciar el circuito internacional que seguían las letras de cambio así como las facilidades con que se podían adquirir, salvo en casos de crisis tan profundas como la de 1848. Los corredores de bolsa y los comerciantes banqueros eran los intermediarios y agentes que tomaban y vendían papel sobre cualquier plaza española y sobre las principales capitales europeas, Londres, París y Marsella a los que se acudía para comprar letras en la moneda que se precisaba o para venderlas aquellos que las poseían y no iban a hacer uso inmediato.

---

<sup>26</sup> L. Castañeda, "Crédito y mercado monetario no bancario en Barcelona a mediados del S.XIX. Algunas consideraciones sobre la pervivencia de instrumentos financieros tradicionales". V Congreso de la Asociación de H<sup>a</sup> económica, San Sebastian, 1993.



Modelo de letra de cambio de "La España Industrial"

**FÁBRICA DE TEJIDOS**  
HILLO, LANA Y ALGODÓN

Las telas que se piden  
para las y algunas  
compradas en el  
Comercio...

Se pide. Con una  
orden. Por una  
orden de crédito.  
Cartas de crédito.

Calle de Vista Alegre n.º 17  
travesía a la Riera.

	Debe
<p><i>Partida de la imprenta industrial...</i></p> <p style="text-align: right;">Barcelona 6 Abril 1852</p> <p style="text-align: right;">J. B. G. y C.</p> <p style="text-align: right;">L. E. Y.</p> <p style="text-align: right;">1539</p>	<p style="text-align: right;">779 19</p>



**F. BERNARDI DE SUÑER, BARRIS Y C. EN SAÑA.**

	De	a	
<p><i>Partida de la imprenta industrial...</i></p> <p style="text-align: right;">Barcelona 9 Agosto 1852</p> <p style="text-align: right;">Juan Rami y C.</p> <p style="text-align: right;">L. E. Y.</p> <p style="text-align: right;">1304</p>	<p style="text-align: right;">Barcelona</p>	<p style="text-align: right;">de</p>	<p style="text-align: right;">1852</p>

Modelo de facturas que permite comprobar como se facilitaba el pago fuera de plaza a terceras personas



## **CAPÍTULO XIII**

### **TRANSPORTE, EMBALAJE Y SEGURO DE LA MAQUINARIA**

#### **1. TRANSPORTE**

Un aspecto de capital importancia para los directores era la preparación adecuada de las máquinas para que en su traslado a Barcelona no experimentaran el más leve desperfecto. De tal manera esto fue así, que la preparación de su transporte ocupó la atención preferente de los directores.

Los plazos de entrega de las máquinas se debían cumplir y la Sociedad debía tener previstos todos los detalles para un perfecto envío de las mismas. Era importante comprar buenas máquinas, pero tan importante o más era que llegaran a su destino en perfecto estado, sin roturas, sin recibir golpes que resintieran el hierro, perfectamente engrasadas, sin haberse oxidado por la acción de la humedad o la intemperie, ocupando el espacio suficiente para aprovechar el barco al máximo de su capacidad pero sin estar en exceso comprimidas. En fin, toda una serie de precauciones que se deben tener en cuenta, cuando la distancia a que se debían transportar era tan grande y por mares tan peligrosos. Era tan importante esta cuestión que los constructores añaden, como hemos podido ver en la factura de la Comisión un incremento de un porcentaje sobre el precio de las máquinas, que oscilaba entre el 5, 7 y 10 % de su valor, dependiendo del tipo de máquinas y de las características de las cajas que se debían destinar.

Para un correcto transporte se debían tener en cuenta diferentes aspectos; unos de carácter técnico: capacidad y seguridad de los buques y una protección adecuada de las máquinas para su desembarco correcto; otros de orden organizativo: enumeración de cajas y contenido de cada caja para evitar pérdidas y facilitar su posterior montura; y de tipo económico: precio del flete por quintal de peso de transporte y cuota del Arancel que la Aduana española asignaba a las máquinas dependiendo de si el transporte se efectuaba en barco nacional o extranjero. Se debía añadir a todo ello las condiciones del contrato de transporte y el seguro marítimo de las mercaderías.

## **1.1. ASPECTOS DE CARACTER TÉCNICO, ORGANIZATIVO Y ECONÓMICO**

Entre los aspectos técnicos la tipología de las cajas era muy importante; en su mayoría debían ir recubiertas interiormente de latón para evitar que por cualquier poro penetrara el aire o la humedad; también podían ir revestidas de una capa de tela fuerte alquitranada. A su vez, las cajas debían mantener una posición idéntica a la posición normal de la máquina que protegían y guardaban, es decir, similar a la flecha direccional que llevan actualmente los embalajes de fábricas de electrodomésticos y oficinas.

Las piezas debían embalarse muy protegidas de grasa y recubiertas de paja para hacer de relleno del volumen. Ahora bien, la paja debía estar completamente seca pues, de lo contrario, resultaban inútiles todas las precauciones del recubrimiento de las paredes de la caja; muy frecuentemente la humedad de la paja cerrada herméticamente y durante largos períodos oxidaba completamente las máquinas haciéndolas inservibles o dificultando su movimiento.

Cada caja debía contener una o más máquinas completas- caso de los telares-, salvo aquellas piezas, que por sus dimensiones debían contenerse en cajas separadas. Era conveniente además, que cada constructor detallara el número de cajas que contenía cada entrega y el detalle de lo que contenía cada caja para que después no se extraviara ninguna.

El cometido de los comisionados de la Sociedad en Manchester mientras duró la construcción de las mismas, no sólo era vigilar la ejecución correcta de las máquinas, sino también la de procurar que éstas se embalaran en condiciones perfectas, y que su transporte también lo fuera.

Una vez supervisado y correctamente preparado el embalaje, se debía hacer una factura general de cada remesa, que debía expresar el número de cajas y el contenido de cada una de ellas; junto con las facturas individualizadas de las máquinas que de cada constructor se enviaban en dicha remesa. Si había más de un buque para enviar las cajas, se debían poner en las facturas por orden, indicando lo que cada buque transportaba para poder verificar posteriormente el seguro marítimo.

Para proteger a la marina mercante española, el sistema arancelario marcaba tarifas diferentes si se transportaba la maquinaria en barco nacional o en barco extranjero

incrementando el valor del transporte excesivamente. Ahora bien la magnitud de las máquinas no siempre permitía combinar todas las variables a lo que había que añadir la poca asiduidad de la presencia de buques españoles en los puertos ingleses. Convenía que se enviaran todas las cajas correspondientes a las máquinas completas en un solo barco ya que resultaba más barato si se fletaba uno sólo de capacidad suficiente que dos o más barcos.

Se debía enviar todo correctamente pero evitando gastar más de lo necesario, de tal manera era así, que incluso se controlaba el envío por correo de los planos que no fueran en papel vegetal, de menor peso, y se evitaba y se recomendaba que se enviaran los planos de aquellas máquinas que solamente eran de interés para los constructores. Por todas estas razones, inmediatamente de regresar de Francia la Comisión envía a su comisionado, B. Vidal, las instrucciones que se debía adoptar para un perfecto transporte de la maquinaria<sup>1</sup> y tal era el interés que se siguieran aquellas instrucciones que vuelven a remitirlo un mes más tarde.

Como nuestros directores tenían una gran capacidad de organización y previsión, se informaban previamente del costo de los fletes, B. Vidal les comunicaba:

"los precios actuales desde Liverpool a esa son : en buque inglés, la maquinaria a 20 chelines por quintal y el 10 % por Tn de cuarenta pies cúbicos; la hilaza a 25 chelines y 10 %. En buque español, la maquinaria a 30 chelines por Tn; la hilaza a 30; el hierro a 40 chelines; la caja de lata de 45 a 50"<sup>2</sup>.

A su vez les da informes de los seguros de las mercaderías en las compañías inglesas.

A estas noticias la respuesta de los directores es:

"Quedamos enterados de lo que nos dice sobre seguros; opinamos que no haga vd nada en esa porque es probable que que convenga más asegurar los objetos en Sociedad española. Sin embargo deseamos que nos de todas las noticias que le sean posible adquirir para obrar con todos los datos necesarios para el acierto"<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Remitimos a la sección Documentos.

<sup>2</sup> Estos datos los envía Bruno Vidal a la dirección de la Sociedad en fecha 19 de julio de 1847 y son los precios que le han dado una casa de Liverpool dedicada al transporte, que se encargará preacticamente de enviarles toda la maquinaria.

<sup>3</sup> Copiador de cartas 1847, a B. Vidal 13 septiembre 1847.

Todas las precauciones para la Sociedad eran pocas, debían asegurarse el éxito de la llegada de las máquinas. Ya acercándose las fechas de la primera entrega de algunas máquinas recordaban a B. Vidal:

**"En lo que respecta al embalaje, para ver si se ha hecho de un modo conveniente para que no haya rotura en las piezas y para que el orín no se apodere de las piezas de hierro pulimentadas, pues debe vd exigir que todo hierro pulido debe estar bien cargado de grasas para evitar el efecto de las humedades. Además cuando manejen las cajas, ya sea al cargarlas o descargarlas, procurará vd con mucho empeño que no reciban golpes porque como el hierro coitado no tiene mucha elasticidad, un golpe brusco, puede quebrarlas y esto podría acarrearlos gastos considerables"**<sup>4</sup>.

Conocían perfectamente todo lo que se traían entre manos y sabían en que manera se veían afectadas las máquinas según el tipo de hierro de que estaban fabricadas.

Por lo que respecta al flete le recomendaban procurar obtener todas las ventajas posibles de coste y permanencia de días para la descarga, siendo indispensable que

**"una de estas sea que debe fijarse el número de días que se consideren necesarios para la descarga con la precisa circunstancia de expresar los días laboratorios si bien, es: a clausula ha de ponerse sin que en ella se haga fijar demasiado la atención del capitán, advirtiendo que siempre es preferible obtener en la descarga diez días más que uno menos. Si cuando se flete algún buque fuese necesario poner además de la maquinaria lingotes de carbón para preservarla de toda humedad o golpes, conviene en obsequio de los intereses sociales, que vd procure adquirir estas materias de primera mano, sobre cuyo particular, daremos a vd más detalles"**<sup>5</sup>.

Observamos precaución, previsión y control de la Dirección en todos los detalles. No querían ni podían tener un fracaso o un disgusto con las máquinas.

Sin embargo la responsabilidad del peso, transporte y envío de la maquinaria recayó fundamentalmente en Manuel de Castro, el sustituto de B. Vidal, como representante de la Sociedad en Manchester a quien vuelven a recomendar las mismas precauciones que a su predecesor:

**"Los fletes los ajustará vd pagaderos en Barcelona y si hace alguna contrata de fletamento, si exijieran que se pusieran los días contados para la descarga, pondrá vd los que sean necesarios, poniendo más bien más que menos diciendo que sean los días laboratorios o bien pondrá vd que el tiempo para la descarga será de tantos días siempre que no haya causas independientes de nuestra voluntad que impidan poder hacerla en este tiempo, en cuyo caso, no se podrán pedir estadías más que por los días que no hubiese podido trabajar. Decimos esto porque los días de temporal, los de lluvias, los de fiestas de**

---

<sup>4</sup> Copiador de cartas 1847, a B. Vidal, septiembre 22 1847.

<sup>5</sup> Copiador de cartas 1847, a B. Vidal 27 de octubre 1847.

precepto y el orden riguroso que siguen los buques que tienen que desembarcar en la Mechina. a veces retrasan mucho, sin poder remediarlo y los capitanes de buques, no quieren hacerse cargo de estas justas razones y vienen discusiones que es necesario evitar. El seguro lo haremos en esta, para lo cual nos mandará una nota del importe de la maquinaria que comprenda el conocimiento de embarque<sup>6</sup>.

Coincidía que en estos días, los srs Illie entregaban las transmisiones; vuelven a insistir<sup>7</sup> en los mismos aspectos porque la preocupación de los directores era que llegara perfectamente toda la maquinaria a precios módicos en los fletes y en los seguros, y también, a ser posible, pagando el mínimo derecho de entrada de las máquinas de acuerdo con lo estipulado por el arancel. Dependiendo de la partida por la que se considerase debía pagar una máquina, su coste final se podía incrementar enormemente. En realidad el valor final de cada máquina era la suma del precio a pagar a los constructores, del embalaje, del transporte a Liverpool, de los gastos e impuestos del canal y puerto, del flete del barco, del seguro marítimo, de los derechos del arancel, de los gastos de descarga y transporte y de los gastos de agencia que tramitaba toda la burocracia del puerto. Como el incremento aunque fuera muy leve de todos estos sumandos podía elevar extraordinariamente el precio de las máquinas, debe nos entender el interés de la Dirección de que se controlara personalmente cada cosa y de que se procurara que fuera la adecuada y la más segura.

---

<sup>6</sup> Copiador de cartas 1847, a M. de Castro, 12 de noviembre 1847.

<sup>7</sup> Copiador de cartas 1847, a M. de Castro, 30 de noviembre 1847. " En las Declaraciones Consulares pondrá vd con exactitud las máquinas que cada declaración contenga poniendo el peso en limpio de la misma para el adeudo y lo pondrá vd. con toda la exactitud posible, teniendo cuidado en no equivocarse ni en pro ni en contra pues deseamos adeudar lo que realmente sea. En esto debe vd pasar mucha atención y tener presente que el peso debe ser en limpio, solamente el peso de las máquinas excluyendo el del embalaje. Cuando saque de los talleres las máquinas, debe tener preparado ya el buque que debe transportarlas a este puerto. Y si esto fuese imposible y tuviese que trasladarla a Liverpool, antes que dejarla en el puerto a la inclemencia, conviene alquilar un almacén y encerrarla en él pues vd sabe cuán conveniente es el evitar que se oxide el hierro por lo muy trabajoso que sería limpiarlo y nunca queda como si llega en el estado que lo dejó el constructor. Procurará que cuando transporten las cajas de un punto a otro no sufran golpes que puedan producir rotura de piezas. Conviene además que cuando se embarquen las cajas, esté vd o una persona de su confianza presente, cuidando que no dejen en cubierta ninguna para evitar los efectos de la humedad. Los fletes ya le dijimos que se pagarían en esta. Si sobre este punto exigen de vd firmar alguna contrata, lo hará pero estipulando con cuidado las bases y procurando tener a la vista las observaciones que tenemos a vd hechas y que anteriormente dimos a B. Vidal para evitar compromisos a esta Dirección".

El envío de las transmisiones fue accidentado, creyendo los directores que no estaban embarcadas rogaban a M. de Castro las embarcara en un buque español aunque los fletes fueran más elevados en razón:

"a que acabamos de saber ( y se lo avisamos a vd en confianza ) que por las transmisiones exige esta Aduana el 15 % si viene en bandera española y si es extranjera, el arancel impone el exorbitante derecho del 35 %. De consiguiente ya ve vd que con tan enorme diferencia se hace preciso que a todo trance se evite el pago de un recargo que tanto afectaría a los intereses de la Sociedad"<sup>8</sup>.

Aunque había iniciado el embarque, cumpliendo ordenes, se desembarcaron; interim, los directores volvieron a recordarle que podían enviarse las transmisiones en buque extranjero, por la cual cosa volvió de nuevo a embarcarlas en el mismo buque; pues su capacidad, permitía disponer la maquinaria con la garantía de que no experimentarían ningún tipo de daños. Al llegar a la aduana española, no se pudieron despachar inmediatamente porque nuestro representante en Manchester, por error había equivocado las equivalencias de peso inglés con las equivalencias castellanas y no coincidía el peso especificado en la declaración consular con el que realmente daba en nuestra aduana.

La revolución de 1848 afectó directamente al envío de las máquinas. Como Cristobal de Murrieta suspendió el crédito otorgado a los directores y de consiguiente los pagos inmediatos que tenían comprometidos a los constructores H. Platt y Sharp Brothers, el primero, evitó hacer entrega de las máquinas hasta no tener seguridad en el cobro. Este contratiempo obligó a perder el contrato con el buque que las había de transportar; en consecuencia, debieron estar almacenadas durante tres meses por no haber buque extranjero ni español en los que pudiera cargarse. La carestía del trigo, la guerra sueco noruega y el conflicto entre Prusia y Dinamarca sobre los estrechos fueron motivos que impidieron enviar la maquinaria en su momento y una causa importante de que se retrasara el inicio de las actividades del nuevo establecimiento en las épocas previstas.

Manuel de Castro comunicaba a los directores:

"... He estado en Liverpool estos días buscando buque para mandar la maquinaria, pero a causa de los fletes tan elevados para los puertos del Mediterraneo, no he podido todavía ajustar ninguno habiendo ofrecido 20 chelines / Tn. No he querido exponerme a mandar

---

<sup>8</sup>

Copiador de cartas 1847. s Manuel de Castro, 24 de diciembre 1847.

la maquinaria en buque pruso aunque se me ofreció y a precio regular, por el riesgo de ser apresado por algún dinamarqués..."<sup>9</sup>.

Días más tarde volvía a decir:

"... Siento no poder dar a vs. noticias satisfactorias acerca del envío de la maquinaria pues por un buque inglés que sólo puede llevar 350 Tn exigen 500 libras esterlinas de flete y hasta han llegado a pedir 25 a 30 chelines/ tn. Esto me tiene desazonado, pues considero los perjuicios que se les pueden acarrear si no tienen la maquinaria en tiempo oportuno"<sup>10</sup>.

Un mes mas tarde, cuando ya ha contactado el buque para el transporte de la maquinaria se expresaba del siguiente modo:

"Con sentimiento debo decir a vs. que no me fue posible obtener del propietario y capitán del buque Mohamed Alí algún día más de los 14 concedidos para la descarga cuando convine en ajustar a 20 chelines /Tn y 10 % de capa. Presumí que tal vez sería demasiado corto el espacio de 14 días para la descarga pero convine en que aún en el caso de que se tuviese que pagar 30 libras esterlinas más por los seis días, no saldrían vs. tan perjudicados como si tuviesen que aguardar un mes o más para el embarque de la maquinaria y luego tener que pagar los fletes más subidos pues deben vs saber que hay en Liverpool muchos buques prusos que no pueden navegar por culpa de la guerra entre Prusia y Dinamarca y que por consiguiente son más buscados los buques ingleses"<sup>11</sup>.

A pesar de todos estos contratiempos, el representante de la Sociedad actuó con todo el acierto con que se debía actuar evitando mayores gastos y disgustos a los directores. Cuando regresó Castro a Barcelona, las restantes máquinas que se compraron en Inglaterra se enviaron directamente a una sociedad de Liverpool consignataria de buques y especializada en el transporte de mercaderías, Manuel Blondín, que asimismo se encargaba de fletar buques de carbón de Cardiff, cuando los directores lo solicitaban. Por lo que respecta a la maquinaria procedente de Francia, apenas si ocasionó ninguna dificultad; la mayor tradición de comercio con el vecino país, y el hecho de poseer un consignatario en Marsella, Mariano Guillem, que les venía haciendo los envíos de todas las máquinas y objetos de alambre y cardas que adquirían en este país favoreció su rápido despacho. Debemos añadir, además, que el transporte se hacía, desde 1837, en

debían conducir hasta Santa María de Sants.

---

<sup>12</sup> Pere Pascual, (1991), El Transport, en Hª Econòmica de la Catalunya Contemporània, pg 314.

los vapores catalanes de la C<sup>a</sup> Industria y Navegación, algunos procedentes de la anterior C<sup>a</sup> catalana de vapores, tales como los denominados Batear, Mercurio y Delfín<sup>12</sup> y el Barcino construido en las atarazanas belgas e incorporado en 1846 al transporte, junto con los anteriores, desde Marsella a Barcelona y diferentes puertos del Mediterráneo. Solamente se vieron afectados y obligados a guardar cuarentena, en el puerto de Mahón, el año 1852, los buques que procedían de puertos franceses para evitar la propagación de una epidemia de cólera que se había declarado en varias ciudades de aquel país. Las autoridades sanitarias impedían a los barcos acercarse al puerto de Barcelona como medida preventiva. A veces cuando la mechina del puerto no podía absorber la descarga de los cuantiosos buques que venían a descargar al puerto de Barcelona, también los barcos se veían obligados a desviarse a Mahon o Palma. Estas razones, ajenas a la voluntad de los constructores y la de los directores retrasaban la instalación de las máquinas aunque son parte de la realidad social del momento.

Había después un tercer transporte de las máquinas hasta el vecino pueblo de Sants. La normativa de la época respecto a las mercaderías que llegaban al puerto de Barcelona era que una vez pasada la aduana y cumplido todas las normativas que la afectaban debían entrar por las puertas de la ciudad pagando los impuestos de puertas y sometiéndose a toda la burocracia y lentitud que estas actividades comportan pagando por ello más que otras mercaderías que penetraban en otro puerto o por otra frontera.

A este inconveniente, se sumaba el de las angostas calles por dónde debían pasar hasta

mayoría eran catalanas. Las sociedades de seguros de las mercancías de los barcos contra los riesgos de hundimiento o cualquier otra eventualidad derivada del transporte por este medio eran numerosas en Barcelona en el periodo que nos ocupa. Estaban constituidas como sociedades anónimas. Las sociedades anónimas, como dice J. Fontana<sup>13</sup>, son el producto de una nueva etapa de desarrollo del capitalismo, que en nuestro país se consolida a partir de la década de los cuarenta del siglo pasado y lleva a la creación de Bancos, de Sociedades de Crédito y de Compañías de Seguros. De algunas de dichas compañías, apenas podremos dar datos. Citaremos todas aquellas en que aseguraron, en los años de instalación de la fábrica de Sants, la maquinaria

---

<sup>13</sup> Fontana, J. (1961). La Bolsa de Barcelona de 1851 a 1930. Líneas generales de su evolución. Barcelona, IMHC, pg 18.

Quedan así demostrados todos los desvelos y todas las precauciones que tuvieron en cuenta los directores para poder instalar las máquinas extranjeras con las mismas garantías de integridad que si se hubiesen comprado aquí y al mismo tiempo, siempre que las circunstancias lo permitieron, con el mínimo gasto.

En Barcelona fueron tres las casas consignatarias que tuvieron a su cargo el recibo, tránsito y despacho de las máquinas y todos los restantes productos que se compraron fuera de España para la fábrica de Sants: Patxot y Civils, Pablo Tintoré y Buenaventura Solà y Amat. Ellas eran las encargadas de realizar los seguros de la maquinaria, de pagar el flete a los capitanes de los barcos, de realizar el control y despacho en la aduana y de pagar todos los derechos de vigilancia, descarga en barcazas y transporte hasta el muelle desde donde ya con la debida autorización transportistas ajenos al puerto se encargaban de conducirla a la vecina localidad de Sants.

## **2. EL SEGURO DE LAS MERCADERIAS**

Hemos visto que los directores de *La España Industrial* aseguraron el transporte de las máquinas en las compañías de seguros españolas; en realidad, se aseguraron en las compañías que tenían sede en Barcelona, de lo que podemos deducir, que en su gran mayoría eran catalanas. Las sociedades de seguros de las mercancías de los barcos contra los riesgos de hundimiento o cualquier otra eventualidad derivada del transporte por este medio eran numerosas en Barcelona en el periodo que nos ocupa. Estaban constituidas como sociedades anónimas. Las sociedades anónimas, como dice J. Fontana<sup>13</sup>, son el producto de una nueva etapa de desarrollo del capitalismo, que en nuestro país se consolida a partir de la década de los cuarenta del siglo pasado y lleva a la creación de Bancos, de Sociedades de Crédito y de Compañías de Seguros. De algunas de dichas compañías, apenas podremos dar datos. Citaremos todas aquellas en que aseguraron, en los años de instalación de la fábrica de Sants, la maquinaria

---

<sup>13</sup> Fontana, J. (1961). La Bolsa de Barcelona de 1851 a 1930. Líneas generales de su evolución. Barcelona, IMHC, pg 18.

procedente de los puertos de Liverpool, Rouen y Marsella, las tres ciudades portuarias desde las que se envió la maquinaria al puerto de Barcelona.

Se observa que mientras en 1848, cuando reciben por primera vez el mayor contingente de máquinas, las compañías en que las aseguran contra cualquier riesgo marítimo son cinco, en cierto sentido, podríamos calificarlo como numerosas, eran las siguientes: la "Compañía General Española de Seguros", la "Compañía General del Iris", la "Sociedad General del Ancora", la "Compañía Barcelonesa de Seguros" y la "Compañía Catalana General de Seguros". Otro aspecto a remarcar es que no se asegura todo el valor de la maquinaria transportada en un barco a una única compañía, sino que suelen ser dos y hasta tres las compañías en que se asegura. Estos casos ocurren cuando el valor de las máquinas transportadas es muy elevado. La iniciativa viene de las propias compañías aseguradoras, que aún en estos últimos años de la década de los cuarenta no estaban suficientemente consolidadas como para responder con su capital sin arriesgar su propio porvenir, teniendo en cuenta además la crisis financiera internacional en que estaban inmersas. Es el caso de la maquinaria que se envía en la fragata inglesa Martin Luther que transportaba la primera remesa de máquinas preparatorias de hilar de Platt, que ocupaban 322 cajas y pesaban 2887 quintales; la primera remesa de 18 selfactings de Sharp Brothers que ocupaban 133 cajas y pasaban 899 quintales y la primera parte de la transmisión de Lillie que ocupaban 200 cajas y pesaba 1061 quintales; debemos añadir además 1200 quintales de carbón de piedra cargados en concepto de caja para estabilizar mejor el cargamento del barco. Pues bien el cargamento de cada constructor se asegura en una compañía diferente: la C<sup>a</sup> General Española de Seguros, la C<sup>a</sup> General del Ancora y la C<sup>a</sup> General del Iris, respectivamente. El importe del seguro era el 15 / 8 % del valor asegurado de la mercancía en cada una de las compañías más 12 rs de póliza. La segunda remesa de maquinaria enviada en la fragata inglesa King Fisher también se asegura en dos compañías, la C<sup>a</sup> General del Iris y la Sociedad General del Ancora; en este caso el valor del premio es también 15 / 8 % del valor asegurado. Asimismo la maquinaria transportada en la fragata inglesa Mohamed Alí se aseguró en la C<sup>a</sup> Barcelonesa de seguros y en la C<sup>a</sup> Catalana General de seguros y se aseguró por el premio del 1 1/2 % de su valor.

En 1849 el seguro de la maquinaria solo lo efectúan en una compañía la "Compañía Barcelonesa de Seguros marítimos.

En 1850 son dos las compañías aseguradoras: la "Compañía Barcelonesa de seguros Marítimos" y la "Compañía Ibérica de seguros".

En los tres años siguientes, 1851, 1852 y 1853 toda la maquinaria que reciben del extranjero la aseguran en la misma compañía con la que han venido operando desde el principio, la "Compañía Barcelonesa de Seguros Marítimos".

Han ido reduciendo prácticamente a una sola compañía, a excepción de 1850, las operaciones del seguro de la maquinaria. Esta compañía era la más sólida y la más antigua de las que operaban con solvencia en Barcelona. Tenía su dirección en los bajos del nº 10 de la calle de la Merced. Se fundó en 1838 con un capital de 250.000 pesos fuertes divididos en 250 acciones de 1.000 pesos fuertes cada una. En 1841 aumentó su capital hasta 30.000 pesos, en 300 acciones del mismo valor. La compañía operó así hasta 1853, año en que obtiene real autorización para continuar sus operaciones según la ley de sociedades anónimas por acciones, con la condición de aumentar su capital, que se fijó en 600.000 pesos fuertes y en 1857 elevó un suplicatorio al gobierno para aumentar el capital hasta 2.100.000 en 4.200 acciones de 500 pesos cada una<sup>14</sup>.

Por lo que respecta a la Compañía Ibérica de Seguros, la misma guía informa que tenía la sede en la plaza de la Merced, nº 2, piso primero. Se constituyó el 11 de febrero de 1846 y fue autorizada a continuar sus operaciones y reducir su capital, por R.D. de 10 1856 inició la dirección de la Sociedad Hispano - alemana de buques, establecida este mismo año, con un capital social de 200.000 duros divididos en 400 acciones, en la calle de la Pescadería nº 4. Inició sus actividades con dos grandes vapores de hierro, de hélice, " el Barcelona" y " el Hamburgo". hacían el trayecto de Marsella a Hamburgo con escala en los puertos españoles del Mediterráneo. Tuvo una vida efímera en 1859, como consecuencia de la crisis bursátil hubo de liquidarse.<sup>15</sup>

También la razón social Pablo Tintoré y C<sup>a</sup> en noviembre de 1852 se transformó en la sociedad de vapores Hispano - inglesa su sede administrativa radicaba en la calle San Honorato, nº 1 y se constituyó con un capital social de 400.000 duros divididos en

---

<sup>16</sup> El Consultor, pg 271.

<sup>17</sup> También Pere Pascual,(1991), "El mercat financer i el sistema bancari català, 1844-1864" nos da una noticia similar.

<sup>18</sup> Pere Pascual (1991), ob cit, pg 316.

servicio militar, pero a partir de 1856 dió más impulso a los seguros marítimos logrando suscribir este mismo año más de 5.200 pólizas<sup>16</sup>.

Por lo que respecta a la C<sup>a</sup> General del Iris esta guía de Barcelona ya no la incluye, lo que nos induce a pensar que se liquidó muy pronto.

La Sociedad General del Ancora es otra de las C<sup>a</sup> con la que aseguraron el transporte de maquinaria en 1848; respecto a ella hemos de decir que la guía El Consultor<sup>17</sup> le da otro nombre social, "El Ancora de Seguros Marítimos", tenía la administración en la calle Ancha informa que fue autorizada por R.D. de 3 de junio de 1857 con un capital social de 20 millones de rs en 2.000 acciones; ello nos induce a creer que en 1848 no era la misma sociedad, mejor dicho, no estaba integrada por los mismos socios. Las compañías consignatarias de los buques eran las sociedades encargadas del transporte de la carga, como tales, efectuaban los fletes de los buques. En nuestro caso son pocas las casas con las que operaron: Pablo Tintoré, Buenaventura Solà y Amat, Pablo Borda y Patxot y Civils. De todas ellas, en 1857, El Consultor incluye, -

### **3. LOS BUQUES QUE TRANSPORTAN LA MAQUINARIA**

Pueden ayudarnos en favor de estas afirmaciones la comprobación de la evolución y el número de buques españoles y extranjeros que transportaron la maquinaria para instalar la fábrica de Sants. Se observa que en 1848 los buques que transportan las máquinas son casi todos de nacionalidad inglesa: el bergante Solvay, el bergante Solvay, la fragata Martín Luther, la fragata King Fisher, el bergante Milvill<sup>19</sup>, la fragata Mohamed Alí, el bergante Lady Wright, la fragata Johannes, el bergante ruso San Petersburg<sup>20</sup>; solamente eran españoles, el buque "Sancho Panza"<sup>21</sup> la polacra-goleta

---

<sup>19</sup> En este mismo barco sabemos por Echarrri de Otaberro que se reciben las dos máquinas locomotoras para la línea del ferrocarril Barcelona- Mataró, Copiador de Cartas Secretario interventor, 1847-1851, pg 109.

<sup>20</sup> Con frecuencia venía este buque al puerto de Barcelona pues anteriormente había transportado maquinaria para Juan Güell.

<sup>21</sup> Junto con el bergante Solvay transportaron las máquinas de vapor.

1194 acciones. En 1857 poseía 4 magníficos vapores de hierro a hélice: el Ter de 1200 Tn y una fuerza de 250 CV; el Tajo de 1000 Tn y 200 CV; el Duero de 900 Tn y 180 CV y el Ebro de 800 Tn y 160 CV.

Pablo Tintoré es la compañía consignataria de los buques que proceden de Liverpool, con mucha asiduidad. Este hecho nos hace pensar que fue adquiriendo cada vez más conocimientos del transporte con dicho puerto, cosa que, quizás, le llevó a crear la C<sup>a</sup> naviliera que acabamos de referir.

También incluye a Patxot y Civils como compañía naviliera instalada en la C/ Nueva de Sn Francisco, 24. Es decir algunas de las Sociedades consignatarias del transporte de barcos, se transformaron en Compañías o líneas regulares de transporte marítimo. Así podemos entender mejor los progresos y el desarrollo de la marina mercante catalana a partir de la década de los cuarenta del pasado siglo. Surgen en Barcelona nuevas compañías navieras con embarcaciones modernas, propias de la época, de hierro, movidas a vapor y dotadas de hélice en lugar de ruedas.

no viene ninguno inglés.

En cuanto a la maquinaria procedente de Francia tenía un camino diferente. Toda la maquinaria que se envía desde París, Mulhouse y otros diversos puntos de Francia se enviaba a Marsella cruzando este país y desde esta ciudad llega al puerto de Barcelona, en las diferentes líneas navales que desde Marsella hacen escala en los puertos españoles del Mediterraneo pasando primero por Barcelona, o Mallorca. Llegan en embarcaciones de compañías españolas o mejor aún catalanas que hacen la línea regular Marsella - Cádiz y podían prolongarse según la Compañía hasta Liverpool o hasta cualquier otro puerto francés del Atlántico. Las compañías navieras catalanas desde 1837 dejaron de sufrir la competencia de las francesas y la inversión fue cada vez mayor.

En 1849, la maquinaria procedente de Rouen se envió en un buque francés el "Eclairer" y también en otro español el "Carmen", su capitán era Lorenzo Fransech, que debió hacer cuarentena en el puerto de Mahón.

Los restantes barcos procedentes de Marsella fueron el "Dolores" cap. Pedro Ortuño, el "Josefina" cap. Domenech, el vapor "Cid", el vapor "El Primer Gaditano"<sup>22</sup>, el "Sn

---

<sup>22</sup> Por su nombre parece que era de la Compañía de vapores del Guadalquivir creada en 1815 y que fue la introductora de la navegación a vapor en España, Pascual, P. (1991), Els Transports, pg 312.

"Ntra. Sr<sup>a</sup> del Carmen" y el buque "Sn José y León" a los que debemos añadir el "Aurora" también español, que transportó la bomba de incendios para Sants todos eran de menor capacidad.

En los años sucesivos va aumentando considerablemente el tráfico de los barcos españoles. Aunque no podemos citar con exactitud la Compañía a la que pertenecen, vemos aumentar progresivamente el número de barcos que van a Liverpool; en general, eran de menor capacidad que los barcos ingleses. Nuevamente en 1852 y 1853 se reciben remesas de gran tonelaje y deben recurrir a transportarlas en barcos extranjeros. En 1849 los buques españoles que transportan maquinaria desde Liverpool son: el "Enriqueta" capitán Antonio Tono; la goleta "Buenaventura", cap. Narciso Tauler; la goleta "Isabel" cap. José Gonzalez; el buque "Transmerano", cap. J. Antonio de Rasagoiti, el buque "Concha" cap. P. Mercadal; el buque "Empresa" cap. J. Morell; el buque "Virgen de Begoña", cap. A. de Mendialdua, el bergantín "Unión" cap. R. Ribas. Ocho barcos frente a tres del año anterior, pero lo que es más importante es que no viene ninguno inglés.

En cuanto a la maquinaria procedente de Francia tenía un camino diferente. Toda la maquinaria que se envía desde París, Mulhouse y otros diversos puntos de Francia se enviaba a Marsella cruzando este país y desde esta ciudad llega al puerto de Barcelona, en las diferentes líneas navales que desde Marsella hacen escala en los puertos españoles del Mediterráneo pasando primero por Barcelona, o Mallorca. Llegan en embarcaciones de compañías españolas o mejor aún catalanas que hacen la línea regular Marsella - Cádiz y podían prolongarse según la Compañía hasta Liverpool o hasta cualquier otro puerto francés del Atlántico. Las compañías navieras catalanas desde 1837 dejaron de sufrir la competencia de las francesas y la inversión fue cada vez mayor.

En 1849, la maquinaria procedente de Rouen se envió en un buque francés el "Eclairer" y también en otro español el "Carmen", su capitán era Lorenzo Fransech, que debió hacer cuarentena en el puerto de Mahón.

Los restantes barcos procedentes de Marsella fueron el "Dolores" cap. Pedro Ortuño, el "Josefina" cap. Domenech, el vapor "Cid", el vapor "El Primer Gaditano"<sup>22</sup>, el "Sn

---

<sup>22</sup>

Por su nombre parece que era de la Compañía de vapores del Guadalquivir creada en 1815 y que fue la introductora de la navegación a vapor en España, Pascual, P. (1991). Els Transports, pg 312.

Ginés" cap. Agustín Ronda, el "Concepción" cap. Bartolomé Segarra, el "Carmen" cap. Ors. Procedentes de Ciutat descargaron maquinaria el "Edelmire" cap. J. Bayona y el buque francés "Emme" cap. Flechant.

Por lo que respecta a 1851 disminuyó el nº de buques que transportaron maquinaria. Desde Marsella lo hicieron el buque español "Amnistía" cap. Carreras, el "Carmen" cap. J. Fransech, y el "Cienfuegos".

Desde Rouen el buque francés "Themis" cap. Leguillon y desde Liverpool el buque español "Mal-genio" cap. Ramon Diaz Parra.

En 1852 desde Liverpool llegan los siguientes buques: el bergantín "Nicolasa" cap. F. Pulpeiro, este barco naufragó frente a las costas de Málaga hundiéndose con él los cilindros grabados por Lockett. Se recuperaron y aunque el seguro pagó, se pudieron aprovechar pues no sufrieron desperfectos. Desde Málaga los trasladó al puerto de Barcelona el buque San José, el "Edelmire" cap. Juan de Gastegui, el buque noruego "Syttende May" cap. J. C. Elorum, el buque inglés "Princep Royal" cap. Boardfill, el buque belga "Flora" cap. L. Weyden, el buque inglés "Braque", el buque inglés "Pallas" cap. Moller y el bergantín prusiano "Othelo" cap. Schultz.

Desde Marsella y Ciutat los buques que llegaron y hemos podido obtener fueron: el "Barcino", el "Joven Pepe" y el vapor "Cid" y el San Juan Bautista; el primero y el tercero de la compañía catalana Navegación e Industria.

En 1853 llegan procedentes de Liverpool: el buque sueco "Josephine", el bergantín inglés "Hyperion" cap. King, el buque prusiano "Sophie" cap. W. Tornal, el buque inglés "Irys" cap. W.B. Gent y el "Burrell" cap. Clark ambos transportan la transmisión, el buque inglés "Elisabeth" cap. thomas A. Orfeu y finalmente el buque sueco "Josephine" cap. Sandberg.

Por lo que respecta a los procedentes de Marsella y Ciutat son : el buque español "Ammistad", el vapor "Rianzares" cap. Eyzaguerra, el vapor "Balear" también de Navegación e Industria, cap. J. Ramón, nuevamente el vapor "Duque de Rianzares" y el vapor "Cid" cap. J. Casals. Se observa un incremento de la introducción de buques de vapor entre los de las compañías españolas.

#### 4. FLETES, SEGUROS Y DERECHOS DE ADUANA

Expondremos ahora el importe pagado por *La España Industrial* en concepto de fletes, seguros marítimos, transporte, carga y descarga hasta los respectivos puertos, derechos de puerto y derechos de aduana:

Daremos cantidades globales anuales<sup>23</sup>. No aparece el año 1847 por no existir el Libro de diario de este año. Aunque existe el de Madrid, no queda bien reflejado en la contabilidad; además tampoco en este año se enviaron apenas algunos productos, tales como las telas de Patent Cloth del sr. J. Horsfall de Manchester, o los alambres para cardas de Oller Chatard de París o la máquina contra incendios del sr. Tilley de Londres.

	fletes	seguros	derechos aduaneros
1848	118.270 rs	127.285 rs	957.309 rs
1849	25.086 rs	6.115 rs	21.193 rs
1850	8.278 rs	2.751 rs	20.338 rs
1851	1.245 rs	480 rs	2.275 rs
1852	24.155 rs	34.685 rs	32.435 rs
1853	64.135 rs	56.540 rs	193.963 rs

La primera cosa que llama la atención son las sumas tan dispares entre 1848 y los años restantes. De hecho la adquisición de las máquinas en la primera fase supuso un desembolso en concepto de derechos arancelarios muy superior a los restantes años; en 1848 la diferencia se ve incrementada porque se hallan incluidos en este mismo concepto los gastos de puerto, mechina, carga y descarga, mozos, faquines, obras etc. del puerto de Barcelona y las pagaron en factura conjunta al jefe de Aduana Buenaventura Roca y Amat. El porcentaje de derechos de introducción que pagaban en 1853 cada una de las máquinas nos aparece en la contabilidad así:

las máquinas de vapor pagaban el 3 %

<sup>23</sup>

Se han obtenido sumando de las cantidades de las partidas correspondientes que quedan reflejadas diariamente en el Libro de Diario en la partida Maquinaria y útiles en Sans.

- las preparatorias de hilar el 8 %
- las selfactinas el 4 %
- los telares el 4 %
- las transmisiones el 12 %
- las máquinas de torcer el 8 %
- las máquinas de tundir el 6 %
- las molettas de acero el 10 %
- los cilindros de cobre el 4 %
- las máquinas de estampar el 3 %
- las pieles de becerro a 3'80/ libra

Estos derechos correspondían ya a las reformas de la ley arancelaria de 1849; lo primero que nos enseñan es que pagaban derechos de entrada más elevados el hierro y el acero apenas transformado que la máquina propiamente dicha. Es decir perjudicaba a las empresas de construcciones mecánicas. Repetidas veces hemos comprobado en la correspondencia que José Muntadas se lamentó en más de una ocasión ante Valentín Esparó y ante "Nuevo Vulcano" del elevado precio a que le vendía las máquinas puesto que le resultaban casi más caras que las inglesas puestas ya en Santis.

También los seguros fueron muy superiores, sin duda la prima o premio del seguro era más elevado, oscilaba entre el 1 1/2 y el 2 % del valor dado a la maquinaria que se aseguraba, mientras que en años sucesivos el seguro no sobrepasó el 1 1/2 % del valor dado a la maquinaria. El incremento de las Compañías dedicadas a los seguros de transportes marítimos debió constituir una competencia desleal que supuso un freno al incremento de las tasas.

Por lo que respecta a los fletes ya se ha dicho en otro lugar que fueron en general más elevados que en otro puerto del Mediterraneo puesto que el puerto de Barcelona no permitía recoger nueva carga en el retorno del navío. Además para favorecer el desarrollo de las compañías navieras españolas, las mercaderías pagaban un porcentaje de recarga si se transportaban en buque que no fuera español.

## 5. EL SEGURO DE LA FÁBRICA

Trataremos ahora del seguro de la fábrica de Sants. El riesgo de destrucción total o parcial de una fábrica como consecuencia de un incendio era muy frecuente en la época que nos ocupa; la facilidad que ofrecían los desperdicios y la borra del algodón y las frecuentes explosiones de las calderas de las máquinas de vapor eran el campo abonado para que en breves instantes se iniciara el fuego y destruyera parte o todo el edificio con su contenido. Estos siniestros habían dejado a no pocos fabricantes en la ruina o en dificultades para poder continuar el negocio. En estos casos la Comisión de fábricas solía abrir una colecta entre los fabricantes destinada a paliar tan grave situación. Así damos a conocer en este trabajo las medidas tomadas por la Comisión en el incendio que se produjo en la Riereta en 18 enero de 1851, y la suscripción de 4000 rs que hizo la Sociedad y de 2000 rs por su parte los Directores para proporcionar algún alivio a los tres fabricantes que quedaron arruinados.

La magnitud y la inversión económica de la fábrica de Sants, obligaba a los directores, siendo como eran muy previsores, a no dejar al azar esta contingencia; antes de iniciar sus actividades en 1848 ya habían dado todos los pasos necesarios para realizar el seguro entre las dos compañías establecidas en Barcelona que les inspiraban mayor confianza<sup>24</sup>. Se trataba de la Compañía General española de Seguros y de la Compañía Catalana de seguros. La dirección de la primera se hallaba en Madrid y aunque los subdirectores de Barcelona habrían consentido en la formalización del seguro, una orden desde Madrid les impidió realizarlo alegando que "por ahora no les era conveniente entrar en esta clase de seguros por el escaso beneficio que reportan comparado con el riesgo a que se comprometen al efectuarlo". Por lo que respecta a la segunda, alegó que hacía tiempo que habían aparcado este tipo de seguros. Había otras dos compañías en Barcelona pero no debían ofrecer suficientes garantías a juzgar por lo que de ellas manifestaban a los directores de Madrid : "A las otras dos compañías de esta clase que hay en la ciudad, nada les hemos dicho, pues no observamos en ellas las garantías que en este asunto son de desear"<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> Copiador de cartas 1848, al Establecimiento Central, 19 de junio, 1848.

<sup>25</sup> Copiador de cartas 1848, idem.

Tampoco en Madrid debieron hallar ninguna compañía dispuesta a realizar el seguro de la nueva fábrica. Este hecho nos induce a creer que todavía las compañías de Seguros españolas no estaban suficientemente consolidadas, y que no eran de gran capital social, puesto que ninguna por separado se quiso comprometer por cantidades elevadas y no se hubieran visto obligados los directores de la Sociedad a recurrir a seguros extranjeros, como debieron hacerlo. Fue en la quinta década de 1800 cuando aparecen compañías de seguros nacionales con suficiente capital como para no poner límites a la cantidad de que se hacían responsables.

Así pues a primeros de julio dirigieron cartas a diferentes personas, en Londres al banquero Heath Furse, en Manchester a Manuel de Castro y a la compañía francesa "La Paternal" contra incendios y explosiones del gas establecida en Barcelona cuyo subdirector aquí era José Milá de la Roca.

A su representante solicitaban:

**"...Deseando proceder al seguro contra incendios de los edificios y maquinaria que componen la nueva fábrica de Sans esperamos de V. que procurará indagar las compañías de esta clase que haya en esa o en otro punto inmediato, y las que en concepto de los sujetos con quienes v. se informa presenten más garantías, a las que podrá v dirigirse para preguntar si querrían tomar parte en el referido seguro, indicándoles provisionalmente la solidez del edificio, su proximidad a Barcelona y pueblo de Sans, y demás circunstancias que considere precisas, interim reunimos todos los datos necesarios para que en vista de ellos y del croquis que se le mandará oportunamente puedan después con todo conocimiento entrar en el negocio...El total valor que deberá asegurarse será de 300 a 350.000 duros y como no es posible ni conveniente que una sola compañía pueda hacerlo, será muy útil que se miren varias para elegir entre ellas las que más seguridad ofrezcan"<sup>26</sup>.**

Por estas informaciones y por las que comunicaban al banquero de Londres tampoco la Dirección veía posible asegurar en una sola compañía toda la fábrica por los posibles riesgos de insolvencia que podrán aparecer si hubiera más de un siniestro en la misma compañía. Mientras que a M. de Castro le dicen que pretenden asegurarla por una cantidad que oscila entre 300 y 350.000 duros a Heath Furse esta cantidad es superior de 350 a 400.000 duros

---

<sup>26</sup>

Copiador de cartas 1848, a Manuel de Castro, 18 de julio 1848.

Por la respuesta de M. de Castro<sup>27</sup> sabemos que se informó en las cuatro principales compañías la de West of England de Manchester, la Glover y la Norwich Union aunque ninguna de ellas se dedicaba a seguros en el extranjero las únicas, de la que recibió informes, que aseguraban fuera de Inglaterra eran la Save y la Alliance. Todas exigían la presentación de un plano del Establecimiento o fábrica y al mismo tiempo respuesta a un cuestionario. Ya nos hemos referido a dos cuestionarios el que les propuso PHOENIX de Londres y el que les propuso desde Barcelona José Milá de la Roca como subdirector de LA PATERNELLE ambos nos ha permitido conocer con detalle aspectos del edificio y de su construcción que de otra manera hubiera sido difícil conocerlos. Parece que tampoco las compañías inglesas aseguraban por cantidades elevadas pues M. de Castro, en su información decía que:

"...las expresadas compañías no aseguran en lo general más que por unas 15 o 20 mil libras y aún las hay que sólo aseguran por cinco mil".

La razón que les decidió a inclinarse por la compañía francesa fue que esta cobraba unas tasas más moderadas y porque el Phoenix ponía una cláusula que podía dejar a la Sociedad sin cubrir el seguro por causas externas relativas a disturbios:

"... Nous suspendons pour le moment de verifier l'assurance que nous vous avons proposée vu le taux élevé de la prime et surtout en égard à la situation politique ou se trouve notre pays, car d'après ce qui était indiquée sur la même police la validité de la même revient nulle suivant ce qui est dit "and this police shall remain suspended and be of no Effect in respect to any loss or damage wich shall happen or arise during the time of any such accident or disturbance"<sup>28</sup>.

Finalmente se aseguró en la compañía francesa "La Paternelle", la cuarta parte del edificio de filatura y de la cuarta parte de las máquinas por 275.500 francos, aproximadamente las mismas pesetas, a razón del 7 por mil<sup>29</sup>. Los restantes edificios no se aseguraron por considerar que eran menos vulnerables al ser de una sola planta. Al finalizar 1850, vencía el seguro que sobre los edificios de la fábrica de la Riereta tenían en la Compañía "Mutua Catalana contra incendios". Se les presentó además el

---

<sup>27</sup> Correspondencia rebuda 1848. M. de Castro, Manchester 5 de septiembre, 1858.

<sup>28</sup> Copiador de cartas 1948, a M. Heath Furne & C<sup>a</sup>, 23 diciembre, 1848.

<sup>29</sup> Correspondencia rebuda 1849, al Establecimiento General, Madrid, 12 de marzo, 1849.

dilema de asegurar por 291.500 duros parte de los edificios de hilados que habían quedado sin asegurar y el nuevo de los pintados. Para ello se pusieron en contacto los directores de Barcelona con una sociedad francesa Urbaine de la cual era su director José Antonio Treserra, pero ante la desconfianza que manifestaba la J. de G. desistieron de tal proyecto<sup>30</sup>. Por lo que respecta a la Mutua Catalana también dejaron en suspenso su realización porque exigía la declaración por parte del contratante de no tener asegurado en ninguna otra sociedad nacional ni extranjera a pesar, de que aseguraba solamente edificios completos cosa que deseaba la Dirección. Sin embargo, después de que se produjo el incendio de la fábrica de la Riereta que afectó a tres fabricantes, parece que la exactitud y puntualidad en indemnizar a los damnificados las cantidades que tenían aseguradas, predispuso a los directores para asegurar con la Urbaine la parte de los edificios y máquinas de Sants que fuera posible<sup>31</sup>.

Renovaron el seguro anual de la cuarta parte de la sección de hilados con La Paternelle, y aseguraron por cinco años la décima parte de 4.220.000 rs con La Urbaine por mediación de su agente Treserra en cuya póliza se comprendía parte del edificio y maquinaria de hilados y la correspondiente de estampados. Asimismo aseguraron durante dos años por medio de Ernesto Ganivet subdirector de la C<sup>a</sup> General Española de Seguros Mutos contra incendios las dos quintas partes del valor de la sección de hilados y estampados.

Continuaron con estas mismas compañías todo el periodo de nuestro estudio pero en 1853 como consecuencia de ampliar los edificios y máquinas, modifican la colocación de algunas de las existentes, cosa que comunican a J. Milá de la Roca para que se de por enterado por lo que respecta al seguro.

Cuando en 1855 trasladan a la Calle de San Francisco el depósito de ventas y las oficinas, ven una reducción en los gastos del seguro pues mientras funcionaba el almacén en la Riereta, la proximidad a las máquinas de vapor, era considerado tan peligroso en caso de explosión, que debían pagar por las existencias un 7 por mil del valor asegurado, como si se tratase del edificio, A partir del establecimiento en la nueva sede se reduce a la cantidad del 3/4 por mil.

---

<sup>30</sup> Copiador de cartas Secretario interventor, 1847-1851, 13 diciembre 1850, pg 257.

<sup>31</sup> Idem, 4 de febrero 1851, pg 268.

En definitiva, en un primer momento, debieron recurrir para asegurar la nueva fábrica a compañías extranjeras porque las del país no eran lo suficientemente sólidas o no eran capaces de responsabilizarse por cantidades muy elevadas que las llevaran en caso de siniestro a su desprestigio y hundimiento. Debieron también como era costumbre en la época asegurar la fábrica por partes con distintas compañías también por la misma razón y además porque ofrecía más garantías de cobrar, en caso de siniestro, a los aseguradores si tenían asegurado el valor de la misma en diferentes compañías, puesto que no todas se habían de declarar insolventes.