

ESCRITURA DE CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD «GRAN COMPAÑÍA ESPAÑOLA DEL CAMINO DE HIERRO DE LA CIUDAD DE BARCELONA A LA DE MATARÓ»



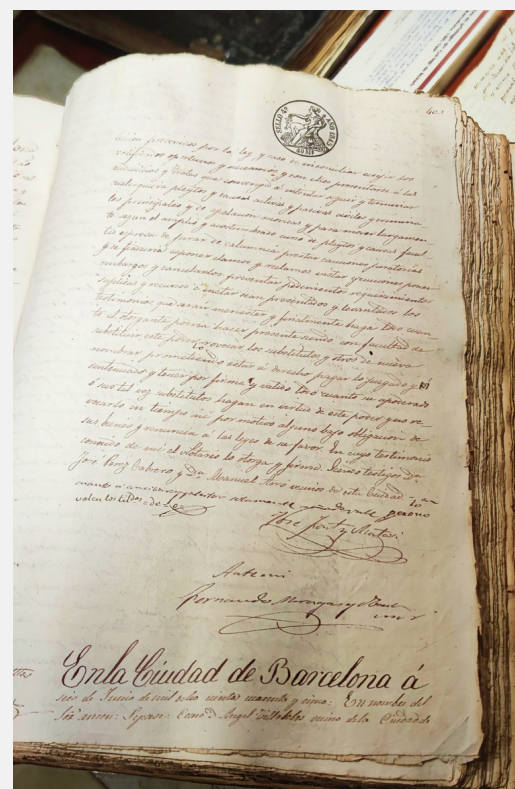
Se conmemoran los 175 años de la puesta en funcionamiento de la primera línea de ferrocarril de España, entre Barcelona y Mataró, siendo el viaje inaugural el 28 de octubre de 1848.

Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, Ferran Moragas i Ubac, Protocolo que es el vigésimo segundo y primera parte de las escrituras, 1844, diciembre, 25 – 1845, juny, 27, f. 405r-408r. (AHPB, 1278/22; f. 405r-408r)

EL MOMENTO

Este mes de octubre se conmemoran los 175 años de la puesta en marcha de la primera línea de ferrocarril del estado español, en territorio peninsular, entre Barcelona y Mataró, con el viaje inaugural el 28 de octubre de 1848.

La primera implantación de la red ferroviaria catalana se realizó con capital privado por iniciativa de particulares. Acto seguido de la línea Barcelona-Mataró entró en funcionamiento la que conectaba Barcelona con Molins de Rei, a finales de 1854. Pocos años más tarde la compañía que la explotaba recibió la autorización para alargarla hasta Martorell, y ya en 1861 se recibió la concesión para extenderla hasta Tarragona. Reus y Tarragona quedaron enlazadas en 1856, alargándose la línea hasta Lleida en 1879. Barcelona se comunicó con Girona, vía Granollers, en 1862. Tarragona y Barcelona quedaron conectadas con Francia en 1878. En aquel año también se fundó la Compañía de los Ferrocarriles de Valls a Vilanova y Barcelona, que comunicó la capital del Garraf con Barcelona en 1881. Francesc Gumà i Ferran fue el gran impulsor de esta línea, y una vez inaugurada se involucró en el proyecto de extenderla hasta Madrid, vía Zaragoza, pasando por Reus y Móra la Nova. Esta ampliación la acabó finalizando la compañía que había unido Tarragona y Barcelona con Francia.



Este mes presentamos la constitución de la «Sociedad Anónima Gran compañía española del camino de Hierro de la ciudad de Barcelona a la de Mataró»

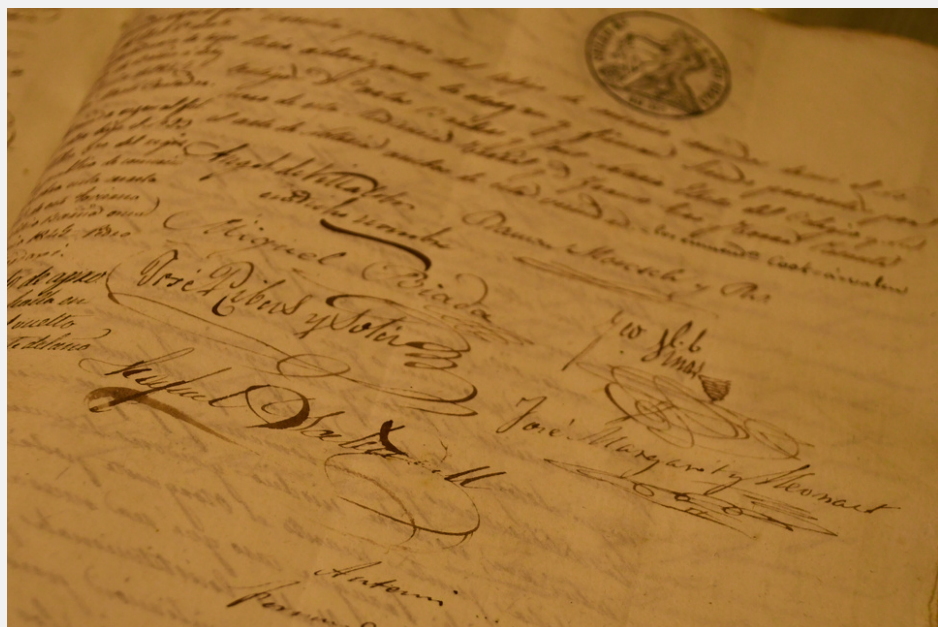
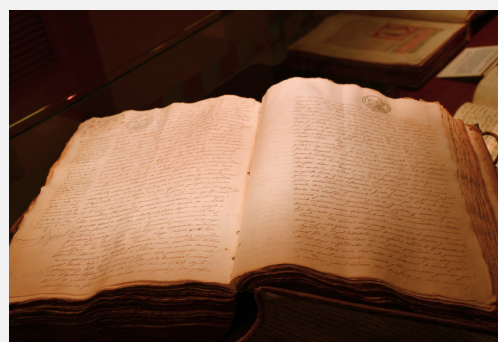
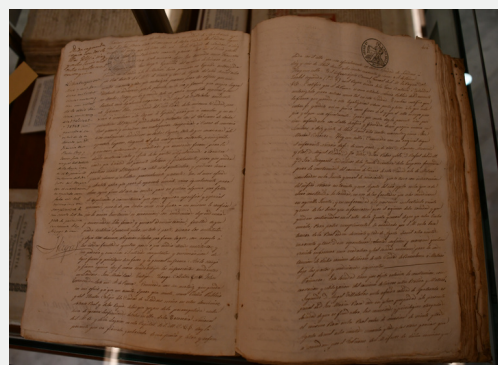
EL DOCUMENTO

Presentamos como Documento del Mes de octubre de 2023 el instrumento notarial en la que se materializó la Constitución de la sociedad «Gran compañía española del camino de Hierro de la Ciudad de Barcelona a la de Mataró», que había estado autorizada por el Real decreto de 23 de agosto de 1843. Como iniciativa privada, autorizada por la administración ésta sociedad tenía la misión de construir, conservar y utilizar el «camino de Hierro entre Barcelona y Mataró».

Dicha sociedad, que se creó mediante el presente instrumento notarial, el día 6 de junio de 1845, se organizó con un conjunto de dieciocho puntos.

La «Gran compañía española del camino de Hierro de la Ciudad de Barcelona a la de Mataró» fue constituida por Josep Maria Roca, del comercio, residente en la ciudad de Londres, representado por su apoderado especial, Ángel Villalobos, vecino de Londres, residente en la misma, de una parte y los miembros de la Junta directiva nombrada en la Junta general de accionistas, del 31 de agosto de 1844, Ramon Maresch i Ros, Miquel Biada, Francesc Viñas, Josep Ribas i Solà, Rafael Sabadell i Josep Margarit, por otra parte. La Junta directiva tenía que estar compuesta por siete accionistas españoles residentes en la ciudad de Barcelona, propietarios, por lo menos, de 10 acciones cada uno; y por cuatro accionistas británicos, que en caso de no asistir a las sesiones de Junta serían representados por un apoderado.

La sociedad se constituyó con un capital social de 20 millones de reales de vellón, divididos en 10.000 acciones de 2.000 reales. 5.000 acciones fueron adquiridas, por mediación de Josep Maria Roca, por accionistas británicos, y las restantes 5.000 se reservaron para ser vendidas en el estado español. La Junta directiva quedó facultada para emitir 1.000 acciones adicionales del propio valor, siendo en este caso 500 para el Reino Unido y 500 para ser vendidas en la ciudad de Barcelona. El régimen de obligaciones adquiridas por los compradores de las acciones de la sociedad, tanto en cuanto a los pagos como la transmisión de las acciones, fue estipulado en este instrumento notarial.



LA FIGURA DE JOSEP MARIA ROCA

La trascendencia de Josep Maria Roca en el desarrollo del proyecto fue muy importante. En este acto jurídico cedió a la dicha Sociedad, de la que también era fundador, las concesiones y los privilegios otorgados a él en virtud del Real decreto de 23 de agosto de 1843.

La sociedad, en consecuencia, quiso reconocer la tarea de impulso al proyecto de Josep Maria Roca, por esto en el punto decimosegundo se estableció que devendría director de la compañía con «iguales atribuciones y emolumentos que los demás directores» y esto «hasta seis meses después de concluido camino de hierro» y a partir de aquel momento quedaría «únicamente director honorario».

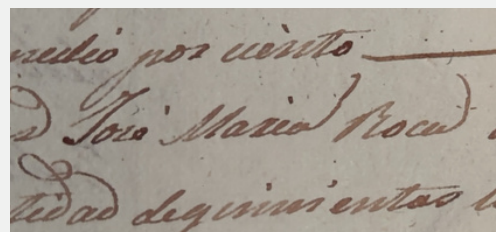
La figura de Josep Maria Roca también fue clave en el proyecto a la vez de vincular inversores británicos y de facilitar la llegada a Cataluña de ingenieros británicos y de material de todo tipo para la construcción de la línea de ferrocarril también procedente del Reino Unido. Sus actuaciones fueron remuneradas por parte de la Junta Directiva con una comisión de 1,5%. Igualmente, la Junta Directiva se obligó a restituirle el importe de 500 libras esterlinas por el contrato que realizó con Mr. Locke, en París, el 16 de abril de 1844, tan pronto como hubiese los primeros ingresos. Y, por otro lado, se preveía que, una vez pagados todos los gastos, cuando los beneficios excediesen del 6% del capital social, Josep Maria Roca percibiría el 10% de lo que se excediera de este 6% como socio fundador y en agradecimiento por los servicios prestados a la compañía. Un derecho que se le otorgó de forma hereditaria y transferible. Se establece la salvedad que en los años en los cuales los beneficios no superaran el 6%, Josep Maria Roca no percibiría ninguna cuantía y los beneficios serían repartidos entre los accionistas.

DISOLUCIÓN DE LA SOCIEDAD

Cuando se diera el caso de la disolución de la sociedad, todos sus bienes serían vendidos, y de estos beneficios se procedería a reintegrar el capital inicial de los accionistas, una vez realizado esto, si quedara remanente, este sería repartido igual que los beneficios superiores al 6% durante los ejercicios de los años en el que habría funcionado la sociedad.

Se estableció igualmente el procedimiento de arbitrajes externos en caso de que hubiera «disidencia» entre algunos de los socios y la Junta Directiva. Cada una de las partes nombraría a un árbitro, y en caso de persistir la discordia, los dos árbitros, a su vez, escogerían un tercero. Los dictámenes de los árbitros se establecieron como inapelables, agotando la vía de los tribunales.

La trascendencia de Josep Maria Roca en el desarrollo del proyecto fue muy importante.



PARA CONOCER MÁS

[Arxiu Històric de Protocols de Barcelona, notario Ferran Moragas i Ubac, 1834-1877. Ver: Cases i Loscos Lluïsa, Inventari de l'Arxiu Històric de Protocols de Barcelona, VII. Segle XIX \(1801-1862\), Col·lecció d'Inventaris d'Arxius Notarials de Catalunya, 33, Barcelona: Fundació Noguera, 2012.](#)
[consulta: 16/10/2023]

Arxiu Comarcal del Maresme, Web commemorativa del 175 aniversari,
<https://175tren.elmaresme.cat/> [consulta: 23/10/2023]

Museu del Ferrocarril a Móra la Nova,
<https://museuferrocarril.cat/>
[consulta: 16/10/2023]

Museu del Ferrocarril de Catalunya, de Vilanova i la Geltrú,
<https://www.museudelferrocarril.org/index.asp>
[consulta: 16/10/2023]

EL NOTARIO FERRAN MORAGAS I UBAC

El documento fue autorizado por el notario Ferran Moragas i Ubac, el día 6 de junio de 1845

El «auto de aprobación» de la constitución de la sociedad se produjo el 11 de diciembre de 1846, cuando se inscribió en el Tribunal de Comercio de la ciudad de Barcelona la escritura de de dicha sociedad a partir del dictamen positivo del letrado consultor del Tribunal. Tal y como se remite en nota en el margen izquierdo del folio 408r del tratado instrumento de constitución de la Sociedad. La protocolización de dicho «auto» la autorizó el propio notario, Ferran Moragas Ubac, con fecha 12 de diciembre (véase: Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, Ferran Moragas i Ubac, Protocolo que es el vigésimo sexto y la tercera parte de las escrituras, 1846, octubre, 1 - 1846, desembre, 24, f. 341v-342r [AHPB, 1278/26; f. 341v-342r]).

En los volúmenes del protocolo del referido notario Moragas se localizan decenas de instrumentos notariales autorizados por él referentes a las gestiones que la «Gran compañía española del camino de Hierro de la Ciudad de Barcelona a la de Mataró» fue realizando para llevar a cabo la construcción de dicha línea de ferrocarril.

