

MASIQUES (1890-2005): APUNTES PARA UNA HISTORIA DE EMPRESA
(Enric Garcia Domingo. Artículo publicado en la revista Drassana, número 13, Museu Marítim de Barcelona, 2005)

En los últimos años ha tomado carta de naturaleza la historia de la empresa como instrumento por conocer no sólo la historia económica sino también para aproximarse al pasado desde un nuevo punto de vista. La historia de la empresa marítima es un campo relativamente nuevo en nuestro país, y recientemente se han publicado trabajos excelentes que marcan al camino a seguir.¹ Pero la falta de archivos empresariales completos y otras circunstancias hacen difícil dibujar retratos completos y fidedignos de las empresas que han protagonizado la historia marítima más reciente. Para aportar su grano de arena, el Museo Marítimo de Barcelona inició una línea de investigación sobre la marina mercante catalana de los siglos XIX y XX, con la voluntad de incidir en el conocimiento de este pasado tan próximo y tan desconocido.

El presente artículo es sólo un apunte rápido sobre una de estas empresas, la casa Masiques, que tiene, entre otras características singulares, la de su permanencia en el tiempo. A partir del recuerdo de la historia de esta empresa y de sus protagonistas es posible hacer una aproximación a lo que ha sido el mundo de la empresa en el puerto de Barcelona durante más de cien años. También puede ser un punto de partida para analizar las estrategias de las empresas para adaptarse a las posibilidades de negocio y a la coyuntura de cada momento sin perder nunca del todo el carácter de empresa familiar tradicional.²

Los primeros años de esta aventura empresarial son bastante desconocidos y también imprecisos. La primera época, fundacional y de rápida consolidación, tiene un protagonista absoluto en José Maria Masiques Tasis (1859-1930), un reusense³ que se establece en Barcelona en el año 1890, como agente de aduanas y que con el tiempo se introdujo también en el negocio de la consignación de pequeños veleros que movían las típicas mercancías presentes siempre en este pequeño cabotaje: cemento, algarrobas, estopa, productos cerámicos, etc. No sabemos gran cosa de este periodo, y parece que Masiques era uno más en el conjunto del sector. La sede de la casa se instaló en un lugar emblemático, en el número 10 del Paseo de Isabel II, en unos locales que fueron ocupados hasta

¹ Por ejemplo, véase Rodrigo Alharilla, Martín.- *La casa Ramos 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*, Colección Estudios, 7. Barcelona, 2005

² Salvo en el caso de las referencias concretas a pie de página, el resto de los datos proceden de documentación dispersa facilitada amablemente por el Sr. José Miguel Masiques Furné

³ En aquellos años en Barcelona también trabajaba otro reusense, agente de aduanas y consignatario, Evaristo Fàbregas (1868-1938), quien siguió una trayectoria bien diferente, puesto que a diferencia de Masiques decantó sus actividades hacia el campo financiero y la política.

octubre del 2004, cuando resultaban ya insuficiente y poco adecuados para las necesidades actuales.⁴ En el año 1917 se incorporó a la casa el hijo de José María, Miguel, nacido en Barcelona. Su temprana entrada en el negocio fue forzada, parece ser, por el trabajo acumulado a la casa, en un momento que coincidía con la Gran Guerra, que permitió realizar buenos negocios en general y muy buenos en el campo de las actividades marítimas.

“Hijos de José M^a Masiques”

La segunda época de la casa se materializó en la vida y actividad pública de la segunda generación, representada por Miguel Masiques Tabé (1901-1980), quien continuó las actividades tradicionales de la casa como agente de aduanas y consignatario, y más adelante armador de motoveleros. Miguel cogió las riendas del negocio al morir su padre en el año 1930. El hijo tenía entonces 30 años, curiosamente a la misma edad que tenía su padre al crearlo. A él le corresponde básicamente la ampliación del negocio con la entrada en el mundo de los armadores. La entrada en el negocio naviero llega con el *Montjoy*, un pailebote de madera, de dos palos, construido a Rosas en 1920 (que en 1940, con la instalación de un motor, pasó a ser motovelero) En 1928 el *Montjoy* fue adquirido por una sociedad formada por José María Masiques Tasis, Pedro Solano Casas, Manuel Basallote Rodríguez y Antonio Drago.⁵ El velero tenía 29,10 m de eslora, 7,82 m de manga y 3,60 m de puntal y 130 toneladas.

Poco después aparece en escena otro pailebote, el *Asunción de las Peñas* (ex *Carmen*) un velero de tres palos construido en Esteire en el año 1918. Tenía 26,70 m de eslora, 6,92 m de manga, 3 m de puntal, y 140 toneladas. En el año 1930 los entonces propietarios de la nave, José de Molina Prieto y Asunción de las Peñas Arnould, la vendieron a un grupo formado por once personas: Miguel Masiques Tabé, Concepción Masiques Tabé, Juan Antonio Mas Illueca, Luisa Casals Borell, María Forondona Masuet, Pedro Malabach Coll, Josefa Forondona Forondona, Juan Forondona Masuet, Matilde Masó Lluch, María Forondona Masó y Josefa Forondona Masó. El precio fue de 24.000 pesetas.⁶

⁴ Actualmente el Grupo Masiques tiene las oficinas en el Ensanche barcelonés.

⁵ En la *Lista Oficial de Buques* (en adelante *LOB*) de 1930 (correspondiente a 1929), figura en la lista de armadores “José María Masiques y otros”

⁶ En la *LOB* de 1934, encontramos José María Masiques Tabé como armador del *Montjoy* y del *Asunción de las Peñas*. De hecho la referencia a la *LOB* de 1934 es confusa, puesto que se habla de dos armadores diferentes, José María Masiques Tabé y Miguel Masiques Tabé, con domicilio a Rambla del Prado, 3 y 5, de Barcelona (sic)

Masiques parece ser el socio principal, mientras que los otros sólo tienen pequeñas participaciones. De hecho, no fue hasta el 1958 cuando, con las sucesivas defunciones y ventas entre los socios, la propiedad pasó totalmente a manos de Miguel Masiques como único armador, y también entonces fue rebautizado con el nombre de *Asunción Masiques*. Sea como fuere, en aquellos momentos, en el año 1935, el *Asunción de las Peñas* recibió un motor diesel y pasó a ser un motovelero. Todavía habrá una tercera incorporación, con una participación en el pailebote de madera *José Alberto*, construido a Freijo (Villagarcía) en el año 1899. El velero tenía 22,85 m de eslora, 6,24 m de manga y 2,90 de puntal, y 88 toneladas. En el año 1935 fue adquirido por una sociedad formada en 2/3 por Concepción y Miguel Masiques Tabé y 1/3 por Vicente García, Lucas Beltrán y Gregorio Alberich. No será hasta el 1951 que Miguel Masiques quedó como único propietario y entonces el barco fue rebautizado con el nombre de *Concepción Masiques*.⁷

La Guerra Civil de 1936-39 fue un periodo difícil pero no dramático para la casa Masiques. La empresa fue intervenida y sus tres barcos, que quedaron en zona republicana, fueron requisados. Un de ellos, el motovelero *Asunción de las Peñas*, resultó hundido al puerto de Barcelona el 2 de marzo de 1939 pero fue reflotado y devuelto a la actividad.⁸

El gran momento de los motoveleros

Con la pequeña flota otra vez en activo,⁹ Masiques pudo aprovechar el gran momento que la posguerra representó para los motoveleros, en un escenario con graves deficiencias en el sector del transporte y fuertes restricciones en cuanto a los combustibles.¹⁰ En 1946 la casa adquirió el pailebote de tres palos *Nieves*, construido a La Coruña en el año 1918. Tenía 26,45 m de eslora, 7,07 m de manga y 3,20 m de puntal y 169,87 toneladas. Fue rebautizado con el nombre de *José Miguel Masiques*. Dos años más tarde, en 1948, fue comprado el *Ángela María*, un motovelero construido en Olaveaga (Bilbao) en el año 1904. Tenía 25 m de eslora, 7,20 m de manga, 2,97 m de puntal y 123,57 toneladas. Recibió el nuevo nombre de *Aventina Masiques*. El mismo 1948 fue incorporada también la balandra *Eugenio*, construida en Freijo en el año 1918. Tenía 23,64 m de eslora, 6,90 m de

⁷ El *Concepción Masiques* fue vendido el 1964 a Juan Ortega Pardo, de Algeciras, por 509.000 pesetas, y fue desguazado el 1978.

⁸ Estado Mayor de la Armada. *Comisión de la Armada para lo Salvamento de Buques*. Barcelona, 1941. La LOB de 1939, la primera publicada después de la guerra, confirma que la flota en activo la componen las restantes unidades.

⁹ José Huertas Morián, en su libro *Los últimos veleros del Mediterráneo. Torre Vieja marinera* (Alicante, 1981) dice que todos los barcos de Masiques traían un pequeño mascarón de proa en forma de caballote de mar, cosa que hemos confirmado en algún caso.

¹⁰ Ver García Domingo, Enric. “Los pailebotes, unos trabajadores discretos” a *II Jornadas de Marina Tradicional Promediterrània 2000*, Palamòs, 2000

manga y 2,62 m de puntal y 88 toneladas. Fue adquirida por unas 65.000 pesetas. Adaptada como motovelero, pasó a ser el *José Masiques*.

Otra embarcación de la flota era el *Miguel Murall* (ex *Vicente Rubio*), un motovelero construido a los astilleros Rocafull de Valencia en el año 1920. Tenía 25,10 m de eslora, 7,90 m de manga y 2,67 m de puntal, y 137 toneladas. Según Huertas, había sido propiedad de Miguel Murall, alcalde de Sant Carles de la Ràpita, quien le cambió el nombre original. Su incorporación a la flota de Masiques parece situarse en torno al 1948.¹¹ El último en entrar al servicio de la casa fue el *Levantino*, construido en los Astilleros Lacomba de Valencia en 1943. Tenía 29,30 m de eslora, 7,40 m de manga y 3,35 m de puntal. Masiques lo compró a la casa Transiberia de Valencia en una fecha indeterminada, pero hacia 1949 o 50. Hubo una última adquisición muy tardía y fugaz. Se trata del *Sada* (ex *Nuevo Julián*), un palilebot de madera construido en Zumaya el 1905. Tenía 24,24 m de eslora, 6,65 m de manga y 3,17 m de puntal, y 108,37 toneladas. Fue comprado por Miguel Masiques Tabé en 1962 por 1.150.000 pesetas. Según Huertas, era una embarcación curiosa, que traía una vieja máquina de vapor, y había sido comandado por el patrón de Torre Vieja Cripin Martínez (a) Crispiano.¹²

El ya citado Huertas cita como propiedad de Masiques el pailebote *Maria Rosa* (ex *Gorgonio Segundo*), pero con los datos que hemos utilizado no hay ninguna prueba de esta afirmación ni tampoco ninguna otra referencia que permita identificar esta embarcación. En cambio es necesario decir que, junto a los motoveleros, Masiques también incorporó a su flota una motonave con casco de madera, construida por encargo de la casa y que estaba destinada a ser tenía el buque insignia de la empresa, la apuesta por la modernidad. Se trata del *Aventina Furné*, construida en Tarragona por la “Sociedad Mercantil Anónima Garcimar S.A.”, es decir, los Astilleros de Tarragona, entre 1957 y 1958. Tenía 35 m de eslora, 8,72 m de manga y 3,76 m de puntal, y 253 toneladas.¹³

La “Sociedad Naviera y Comercial Masiques S.A.”

Si bien hasta ahora la empresa se había estructurado como una sociedad personal, el 28 de diciembre de 1965 se constituye como sociedad anónima, bajo el nombre de “Hijos de José María Masiques S.A.”, que continuará la actividad tradicional de consignaciones y aduanas. En un documento de solicitud de la Medalla del Trabajo para Miguel Masiques a instancias de sus trabajadores, se nos dan algunos de los escasos datos de que disponemos referentes a la marcha del negocio en estos

¹¹ A la LOB de 1949, correspondiente a 1948, ya aparece.

¹² El *Sada* fue desguazado en Sant Carles en 1974

¹³ José Miguel Masiques conserva un álbum de fotos con un reportaje de la construcción y botadura del *Aventina Furné* (1958), y otro con un reportaje de las antiguas oficinas y de las instalaciones reformadas en el año 1967.

momentos. Hablando del ejercicio 1967, se dice que se habían satisfecho 8.381 jornales portuarios, se habían manipulado 37.162 toneladas de carga general y 85.510 toneladas de sólidos, y que entre barcos propios y consignados se habían movido 96.583 toneladas en el puerto de Barcelona.

De forma paralela, el 28 de diciembre de 1965 se constituyó otra empresa, la “Sociedad Naviera y Comercial Masiques S.A.”, que se hará cargo de la gestión de flota. Las embarcaciones que estaban todavía en activo fueron incorporadas a dicha sociedad y cambiadas por acciones, en función de la valoración que se hacía de las mismas: el *Asunción Masiques* (1.400.000 pesetas),¹⁴ el *Aventina Masiques* (575.000 pesetas),¹⁵ *José Miguel Masiques* (750.000 pesetas),¹⁶ el *Montjoy* (1.250.000 pesetas)¹⁷ y finalmente el *Aventina Furné*, valorado en 3.000.000 de pesetas.¹⁸ Con respecto al resto de embarcaciones que no se incorporaron a la “Naviera y Comercial” al constituirse ésta que fueron vendidas en otro proceso paralelo. El *Concepción Masiques* ya había sido vendido poco antes, en 1964, a Juan Ortega Pardo, de Algeciras, por 509.000 pesetas.¹⁹ El *Sada* fue vendido el 1966 a una sociedad formada por Camilo Castellano, M^a Cinta Nicolau, Sebastián Zaragoza y Emilia Nicolau, por 870.000 ptas. El *Maria José Masiques* fue vendido en el año 1967 por 250.000 pesetas al Club Náutico de Tarragona.²⁰ Con respecto al *Miguel Murall* y al *Levantino*, no puedo situar exactamente en qué momento dejaron la casa.

Un señor de Barcelona

Al margen de la descripción del negocio y de sus circunstancias, sería injusto no decir algo sobre la persona que mantuvo viva esta empresa y que a mediados de los años 60 había logrado la plenitud de su carrera como empresario. Masiques Tabé ocupó diferentes cargos de representación en el sector marítimo en Barcelona (presidente de la Comisión de Navegación a la Cámara de comercio y Navegación de Barcelona, vocal a la Junta de Obras del Puerto, vocal Nacional del Sindicato Nacional de Marina Mercante, vocal de la Comisión Permanente de la Sección

¹⁴ El 1972 fue vendido a la “Compañía de Edificaciones Formentera S.A.”, y cuatro años más tarde pasó al extranjero al ser vendido a un ciudadano francés, Guy Carbonell.

¹⁵ En junio de 1968 fue vendido a “Canicio S.A.” por 500.000 pesetas, y después de unos años de abandono se hundió finalmente en Sant Carles de la Ràpita en 1974

¹⁶ Fue vendido en 1972 a “Sociedad Codaste S.A.” por 182.500 pesetas. En 1974 pasó a ser propiedad de Juan de Arespachaga y Felipe, entonces alcalde de Madrid. Con el nombre de *Nostramo* pasó a ser un yate que hoy en día todavía navega.

¹⁷ No sabemos cuando dejó la casa ni qué fue su final. La última información es que el 1973 estaba encara en activo y según Huertas acabó su vida activa a causa d'un incendio.

¹⁸ Este barco se perdió al naufragar el 11 de mayo de 1969 a Sa Dragonera.

¹⁹ Fue desguazado el 1978

²⁰ Esta embarcación fue utilizada por la Escuela de Aprendices Marineros y acabó hundida el 20 de diciembre de 1969 en aguas de Tarragona.

Provincial de Trabajos portuarios, etc.) e incluso recibió la “Medalla de Plata al Mérito en el Trabajo” en el año 1969. Miguel Masiques también tuvo un papel fundamental en la fundación de ARMARSA, una asociación de carácter patronal presidida por Pedro Salas Garau, que nacía para defender los intereses de los armadores y que fue el precedente del actual ANAVE. En el año 1967, cuando Miguel Masiques Tabé tenía ya 66 y llevaba de hecho medio siglo trabajando en la empresa fundada por su padre, se incorporó a ésta el tercer representante de la estirpe, su hijo José Miguel Furné, quien tenía que ser hacer el relevo generacional.

Las modernas motonaves

Con la Sociedad Naviera y Comercial Masiques S.A. en marcha va a hacerse un intento de ampliación de la flota con otras motonaves, pero el proceso estuvo rodeado de fatalidad. La primera incorporación fue *Conde de Fígols*, una motonave de buque de acero construida por los Astilleros Tomás Ruíz de Velasco, en Bilbao, los años 1956-58. Tenía 47 m de eslora, 8,80 m de manga y 4,80 m de puntal y 677 toneladas. Fue comprada a principios de 1968 por 13.573.617,29 pesetas y casi no prestó servicio a la casa, puesto que naufragó poco después, concretamente el 13 de agosto de 1968, a 7 millas y media EW del puerto de Rota.²¹ Un segundo barco fue el *Francisquita*, del cual sólo sabemos que era una motonave de casco metálico de 700 toneladas. Estuvo sólo un año al servicio de los Masiques, puesto que tras salir de Palamós con una carga de madera se perdió contra el cabo Nati, en Menorca. Desde entonces es un pecio muy popular entre los submarinistas.

La adquisición de las motonaves *Francisquita* y *Conde de Fígols*, de casco de hierro, tenía que representar el primer paso a la renovación y en cierta forma el final de una época, la de los últimos veleros del Mediterráneo. Desgraciadamente ambas naves naufragaron y, con estos fracasos, la deseada renovación hubo que esperar a la entrada en servicio de nuevas motonaves, que marcarán el cenit de Masiques como naviera. Las dos últimas unidades fueron el *Sonia G. Masiques* y el *Mireya G. Masiques*. El *Sonia G. Masiques* (ex *Rocío del Mar*) era una motonave con casco de acero, construida en los Talleres del Astilleros S.A. de Santander en 1965-66. Tenía 43,60 m de eslora, 8,52 m de manga y 3,60 m de puntal y 368 toneladas. Fue comprada a “Equimar Marítima S.A.” el año 1969 por 15.000.000 aproximadamente.²² El *Mireya G. Masiques* (ex *Cala Morlanda*) era una motonave con casco de acero, construida en los “Astilleros de Mallorca S.A.”. Tenía 41,50 m de eslora, 7,60 m de manga y 2,85 m de puntal, y 257 toneladas. Esta embarcación había sido comprada a la “Naviera Mallorquina” por 13.250.000

²¹ Según José Miguel Masiques, iba cargado con pasta de papel.

²² Naufragó el 13 de marzo de 1984 a 45 millas al sur de Vallcarca

pesetas en el año 1973, pero poco después, en 1979, fue vendida a la “Agrupación Marítima S.A.” por 9.715.514 pesetas.²³

La Naviera Catalana Balear S.A.

Los intereses de los Masiques tuvieron otra herramienta de expansión con una nueva empresa, la razón social “Naviera Catalana Balear S.A.”, en la cual tenía una pequeña participación la sociedad “Hijos de J. Estela”, de Palma. Fue constituida a principios de los sesenta. La primera referencia la encuentro en la Lista Oficial de Buques de 1971 (correspondiente a 1970), donde aparece como armador con domicilio en Tarragona, calle Vallesllano, número 8, y propietaria de la motonave *Masiques*.²⁴ Esta embarcación de casco de acero había sido construida en los “Astilleros de Tarragona de Juan Bautista Garcia” en el año 1966. Estaba basada en un proyecto danés para pequeños costeros que aquel astillero quería introducir en España para dar un paso adelante en el tráfico de cabotaje, sustituyendo a los motoveleros que ya estaban obsoletos.²⁵ El *Masiques*, de 304 toneladas, tenía 33,69 m de eslora y 4,47 m de manga.

En busca de nuevos campos de negocio

En el año 1980 murió Miguel Masiques Tabé, y se produjo el relieve de forma natural en la figura de su hijo José Miguel Masiques Furné (1946), que representa la tercera época de la casa y el mejor ejemplo de cuáles son las estrategias que permiten a las empresas del sector adaptarse a los cambios que se han producido en el sector a finales del siglo XX. Acabado el Peritaje Mercantil y después de una estancia de formación en Inglaterra, ocupó plaza de agente de aduanas en el año 1975, continuando la tradición familiar, llegando a lograr en este sector cargos de responsabilidad, puesto que desde el 1997 ocupa el cargo de vice-presidente del Colegio de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona.

Su incorporación efectiva a la empresa familiar se produce en 1967. En teoría, cuando José Miguel Masiques se hace cargo del negocio sólo había en activo *Sonia G. Masiques*, *Mireia G. Masiques* y el *Masiques*. La década de los ochenta vio la reducción y virtual desaparición de la flota mercante de bandera española, y en esta coyuntura la casa Masiques abandonó definitivamente la actividad armadora hacia el 1981 o 1982, vendiendo las tres naves y concentrando a partir de aquel momento su actividad en los otros sectores; de hecho, dando un nuevo salto adelante con respecto al peso de la empresa en el sector marítimo catalán.

²³ Esta motonave fue hundida de forma voluntaria el 5 de marzo de 1991

²⁴ Aun cuando en alguna Lista aparece como armador Juan Bautista. Garcia, la participación de este fue sólo como constructor.

²⁵ Entrevista con José Maria Garcia Pujol en 9 d’agosto de 2005

El Grupo Masiques hoy

En realidad, actualmente (2006) debe hablarse del grupo “Empresas Masiques”, formado por los siguientes elementos: “Hijo de José María Masiques S.A.” (consignación, estiba y manipulación, etc.), “José Miquel Masiques Furné” (agencia de aduanas), “Automociones Portuarias S. L.” (transporte por carretera), “Barcelona Bonded Service S. L.”, “Splash 2000 S. L.” y una empresa participada, “Barcelona International Terminal S.A.” (BITSA, terminal de café y cacao al puerto de Barcelona). Las últimas novedades han sido la creación de “Masiques-Valencia” (muy activa en las actividades de consignación y despacho de aduanas) y “Masiques-Norte” (un almacén de café en régimen de depósito aduanero) en La Rioja. Pero la diversificación de actividades no ha roto nunca la vinculación de Masiques con las actividades marítimas, ni mucho menos.

Como ya había sucedido en el pasado, el destino de la casa va íntimamente ligado a la personalidad de quien está al frente. Con José María Masiques presentábamos al fundador, al hombre que se abría camino en un puerto de Barcelona que se adaptaba a la crisis finisecular y ponía los fundamentos de una casa sólida y con prestigio. Por el contrario, Miguel Masiques era un hombre del siglo XX en cuanto al desarrollo de las actividades empresariales, pero a la vez un hombre del pasado en el sentido de representar en sí mismo la dignidad y seriedad de la casa con su actitud y trayectoria personal. Con José Miguel Masiques encontramos ahora una persona con el mismo peso específico en el conjunto de las empresas que habían tenido sus predecesores, pero con una formación y un talante diferentes, propio del empresario de hoy, más accesible, que como siempre prestigia la casa con su trabajo y también le confiere un carácter nuevo, moderno y abierto al futuro. La clave de la supervivencia o no de las empresas del sector marítimo y portuario en España ha sido la adaptabilidad y la flexibilidad, y José Miguel Masiques supo superar los peores momentos de crisis a finales de la década de los setenta y la primera mitad de los ochenta. Desde el respeto al pasado supo romper con actividades ya claramente deficitarias (la de armador) y apostar fuerte por otras formas de negocio marítimo, como por ejemplo el transporte intermodal o la gestión de terminales.

Es decir, con respecto al tercer Masiques (y con él al presente de una empresa casi centenaria), tan interesante resulta enumerar sus actividades o sus cargos como recordar lo que representa de continuidad en un sector económico absolutamente desconocido fuera de los círculos portuarios. Es la mejor certificación de que las actividades marítimas forman parte del pasado pero también del presente y, sin duda, lo serán del futuro. Con la incorporación, a finales de 2005, de la cuarta generación de la familia en la persona de José Miguel Masiques Jardí parece garantizada la continuidad de la centenaria casa Masiques en el sector marítima catalán.