

«Amor al trabajo»

L'empresari Miquel Ybern i el seu llegat a Canet de Mar

Carles Sàiz i Xiqués

Universidad Nacional de Educación a Distancia

**«For the love of work»:
the businessman Miquel Ybern and his legacy in Canet de Mar**

L'autor ens apropa a la vida de l'empresari Miquel Ybern i Ferrés, tal vegada l'estiuejant més ric del Canet de Mar de principi de segle XX. Ybern va atresorar una autèntica fortuna com a gerent de negocis ferroviaris i a finals dels anys 10 va decidir bastir al nostre poble una luxosa mansió que avui encara podem veure al carrer Vall, 45.

The author introduces us to the life of the businessman Miquel Ybern i Ferrés, possibly the richest summer resident of Canet de Mar in the early 20th century. Ybern gathered a veritable fortune as manager of railway businesses and, at the end of the 1910s, he decided to build a luxurious mansion in the town which is still in existence at 45 Carrer Vall.

Paraules clau: Miquel Ybern i Ferrés, estiueig, Canet de Mar, Ferran Puig Mauri, La Forestal de Urgel S.A., Compañía Anónima de Ferrocarriles Económicos de Villena a Alcoy a Yeca, Compañía Anónima de Ferrocarriles Secundarios del Sud de España, Granja Ybern, Automotores Ybern, Plaza de Toros de Villena, Can Beya de Dalt

Keywords: Miquel Ybern i Ferrés, summer holiday, Canet de Mar, Ferran Puig Mauri, La Forestal de Urgel S.A., Compañía Anónima de Ferrocarriles Económicos de Villena a Alcoy a Yeca, Compañía Anónima de Ferrocarriles Secundarios del Sud de España, Granja Ybern, Automotores Ybern, Plaza de Toros de Villena, House of Beya de Dalt.

El dietari del Dr. Marià Serra conté una anotació del juny de 1904 que diu «La festa major de Sant Pere es celebrada ab lluhiment, predicant eloqüent sermó, el fill de la vila Dr. Joaquim Fors, que està de Vicari a Lloret de Mar. Porta'l penó en la processó en Miquel Ibern,¹ qui passa'ls istius entre nosaltres.² També el setmanari *La Costa de Llevant* afegeix que «l'acompanyament d'atxas que portava el pendonista D. Miquel Ibern era molt numerós, figuranthi representacions de todas las societats» i acaba dient que «El senyor Ibern feu repartí al pati en sa casa, sis rals á cada un dels pobres qu'es presentáren. Digne d'aplauso en aquest desprendiment».³

Qui era Miquel Ybern? I què feia a Canet de Mar? *La Vanguardia* del 28 de juny de 1904 ens dona més dades. El diari publicava

que la Festa Major de Canet «tendrá lugar en los días 29 y 30 del actual y 1º del próximo julio. (...) Entre las funciones religiosas se espera como un acontecimiento la procesión por haberse confiado el pendón principal de la misma á don Miguel Ibern y Ferrés» i aclaria que era el «gerente del ferrocarril de Villena á Alcoy y persona que cuenta con generales simpatías».⁴

Sociedad Anónima La Forestal de Urgel

Miquel Ybern i Ferrés va néixer a la ciutat de Barcelona l'any 1870 en una família modesta.⁵ Va casar-se amb Marina Verdaguer Cerdà⁶ i van tenir cinc fills.⁷ Des de molt jove es va dedicar al comerç⁸ i l'any 1890 va ser un dels fundadors de la *Sociedad Anónima La Forestal de Urgel* juntament amb Ferran Puig i Mauri i Josep Duran i Ventosa, entre d'altres. *La Forestal* es dedicava a l'elaboració de pasta de paper, cartró i cartolina, tant a la fàbrica que tenia a Les Borges Blanques com la que també van instal·lar posteriorment a Mollerussa. Amb els anys l'empresa va consolidar el mercat i fins i tot la qualitat de la seva producció. Prova d'això és que l'any 1915 Miquel



Miquel Ybern, l'any 1900



Acció de La Forestal de Urgel, signada per Miquel Ybern



Anunci de La Forestal d'Urgell a La Veu de Catalunya

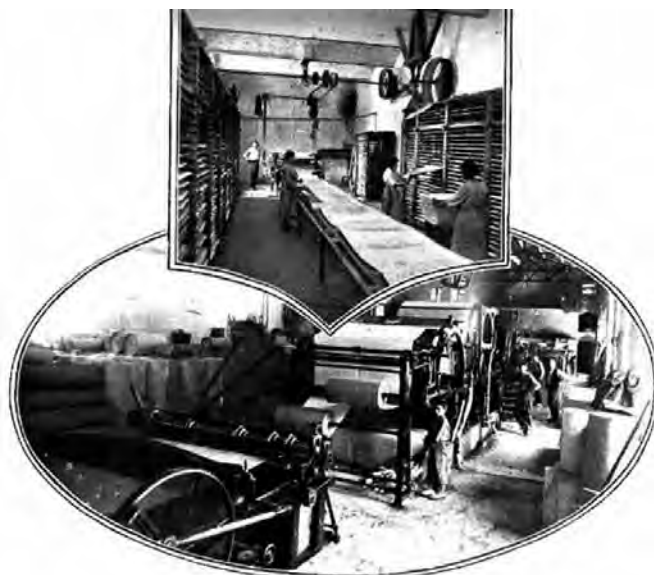
Ybern va patentar un nou sistema de fabricació d'articles de cel·lulosa.⁹

El 1920 la Forestal produïa 8.000 quilos diaris de paper i es va convertir en la primera empresa de fabricació de paper de l'Estat, després de la fàbrica *La Papelera Española*.

Compañía anónima de Ferrocarriles Económicos de Villena a Alcoy a Yecla

De ben segur que l'èxit de *La Forestal de Urgel* va portar a Ybern a comprar participacions de la *Compañía de Ferrocarriles de Villena a Alcoy y Yecla* i és probable que l'aconsellés el seu sogre, Joan Verdaguer que, des de 1889, era l'enginyer de la *Compañía Anónima del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona*.¹⁰

La *Compañía de Ferrocarriles de Vilella a Alcoy y Yecla*, la VAY, que era com es coneixia la companyia, l'havia fundat l'any 1884 un grup d'empresaris però fou intervinguda nou anys després per un Reial Ordre de l'Estat¹¹ a causa del pèssim servei i la poca solvència econòmica. L'any 1900 Ybern va aconseguir entrar, com a accionista, en el Consell d'Administració de l'empresa ferroviària¹² i, poc després, amb un grup d'inversors catalans, va proposar comprar la totalitat de les accions.¹³ Amb el nom de *Compañía Anónima de Ferrocarriles Económicos de Villena a Alcoy y Yecla* es creava el nou Consell d'Administració compost per Fernando Puig i Mauri, marquès de Santa Ana, president; el Dr. Joan Giné Partagàs, vicepresident; Albert Pellicer, director gerent; Narcís Mauri, Honorat Noguer, Miquel Ibern, Rafel Pérez Granados, Joan Verdaguer i Joan



Tallers de La Forestal de Urgel als anys 20 del segle XX

Moles Ormella, com a vocals.¹⁴ Molts dels nous responsables ja es coneixien, bé perquè tenien negocis en comú o bé eren parents. A tall d'exemple, Joan Verdaguer ja hem dit que era el sogre de Miquel Ybern. Ybern era soci de Puig i Mauri a *La Forestal*. I Puig i Mauri era cosí germà de Narcís Mauri i ambdós eren socis a la *Sociedad Ómnibus* de Madrid i a la *Sociedad Minera-Industrial El Acierto*. Aquesta nova junta va començar a gestionar els 54 quilòmetres de via i es va continuar amb la línia de Villena a lecla, que es va inaugurar el 25 d'octubre de 1903. Paral·lelament es van iniciar les obres del tram de lecla a Jumella. Sembla però, que la gestió econòmica d'Albert Pellicer, gerent de la companyia, no va ser del tot satisfactòria i fou substituït per Miquel Ybern,¹⁵ que empenia, a partir d'aquell moment, una carrera imparable en el món del ferrocarril.

Poc després d'assumir el càrrec de gerent¹⁶, Ybern ja va promoure una ampliació dels valors de les accions de l'empresa per augmentar la liquiditat de la companyia i consolidar els projectes que encara restaven sobre la taula.¹⁷ L'any 1905 va acabar el projecte d'ampliació de la línia de ferrocarril de lecla a Jumella¹⁸ i el 1906 es va construir el tram entre Bociarent i Agres¹⁹ atès que en aquesta darrera



Acció de la Compañía de Ferrocarriles Económicos



Tren de patent Ybern amb Marina Verdaguer, Miquel Ybern i els seus fills Ferran i Josep. (Arxiu Ferran Ybern)



M. Ybern i dos dels seus fills, davant una locomotora diesel

l'Estat²⁴. Per portar a terme l'empresa, Miquel Ybern va constituir una nova societat anònima, els *Ferrocarriles Secundarios del Sud de España*, que tenia per finalitat construir i explotar ferrocarrils amb la garantia de l'Estat. L'entitat es va legalitzar el 21 d'abril de 1914 amb un capital de 1.565.000 pessetes del qual Ybern hi va invertir 1.485.000 pessetes en 2970 accions i la part restant l'adquirí Pere Fonolleda i Guardiola -60 accions-, Francesc Pego i Méndez -50 accions- i Josep Bauna i Martra -les 50 restants-. D'altra banda, *Ferrocarriles Secundarios del Sud de España* va cedir, mitjançant un contracte de lloguer, l'explotació de la línia a la *Compañía de los ferrocarriles económicos de Villena á Alcoy y*

Yecla, de la qual Miquel Ybern seguia essent el director gerent.²⁵

Durant molts anys, Miquel Ybern va seguir obrint noves línies i enllaçant-les amb nusos ferroviaris d'ample ibèric, com per exemple la de Jumella-Cieza amb la de Denia²⁶ i Baza, que el 1924 va convertir-se en una sola línia, la VAY-JC i va permetre connectar aquests territoris productors de vi amb el port d'Alacant.

El grup *Industrias Mybern*: Els automotors Ybern, la Plaza de Toros de Villena, la indústria Ballarín S. A. i la Granja de conills de Canet de Mar²⁷

Com a bon empresari, Miquel Ybern Ferrés va anar invertint els beneficis del seu treball en d'altres negocis que va englobar sota el grup de *Industrias Mybern*.

Ybern va apostar ben aviat per combinar les locomotores accionades amb carbó amb les diesel, que comprava a Alemanya, i a mitjans anys vint va ser el propi empresari qui va començar a fabricar-les. Les locomotores «patente Ybern» -conegudes com a chicharras²⁸, les comercialitzava la Casa Ybern amb seu a Madrid,²⁹ tot i que tant les màquines com els vagons es construïen en els tallers que Ybern tenia a Villena.³⁰

Miquel Ybern també va convertir-se en empresari taurí. A finals dels anys 20 va adquirir la Plaça de Toros de Villena, amb una capacitat per a 9.500 persones, després que l'empresa «La Taurina» fes



Plaça de toros de Villena, que Miquel Ybern va comprar l'any 1927



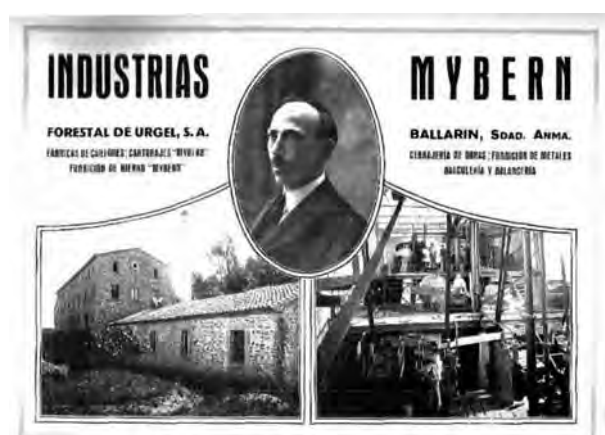
Full volander de propaganda dels Autos-via Ibern

suspensió de pagaments. Miquel Ybern va comprar l'edifici com a inversió, per 175.000 pessetes, i durant uns anys va gestionar el negoci.

També va tenir participacions a la indústria de forja Ballarín S.A, que era un referent en les arts decoratives del ferro. Amb la mort de Manuel Ballarín, el 1915 l'empresa es va convertir en societat anònima i es van anar incorporant noves seccions com la de coberts d'alpaca i la d'electricitat industrial³¹ i, el 1920, la secció de fosa de ferro. *La Vanguardia*, publicava que «La S. A. Ballarín ha ampliado la sección de Fundición de Hierro, adquiriendo la antigua y acreditada Fundición Escrus. Principiará á funcionar el día 1° de Abril bajo la denominación de Industrias Mybern. Fundición de Hierro. Sección 6a de la S. A. Ballarín».³²



Díptic promocional d'Industrias Mybern



L'entrada d'Ybern a la Ballarín SA el va portar a establir amistat amb Josep Puig i Cadafalch, que també era soci de l'empresa des de feia anys. L'any 1920 Ybern va encarregar a Puig el projecte d'una ciutat obrera, la Colònia Ybern, un conjunt d'habitatges socials que formaven un espai unitari en forma de creu al voltant d'una plaça central. La iniciativa però, malauradament no va prosperar.

I també, arran de les jornades d'estiu a Canet de Mar, l'any 1922 Ybern va comprar la finca de Can Beya de Dalt, una extensa parcel·la agrària situada entre Canet i Sant Pol, que va voler convertir en una granja especialitzada en cuni-cultura. *La Vanguardia* va publicar en diferents edicions uns anuncis que deia «GRANJA YBERN Canet de Mar, gran criadero de conejos especializado en razas para la producción de pieles para peletería Nutrias (Bouton d'Or) Rusos Angoros, etc ejemplares patrón. Visible todos los días excepto lunes. Correspondencia al director: Ramón Farré».³³

Durant uns anys, la Granja Ybern es va convertir en una de les més importants de l'Estat en la cria de conills de qualitat.³⁴

Avui, encara es conserva, a l'entrada de la finca



La finca de can Beya de Dalt, a Sant Pol, tocant el terme de Canet. (CEC)

de Can Beya, una creu de terme feta de forja per la Casa Ballarín, SA, amb un escut que conté les inicials de Miquel Ybern i l'any de la compra.



Creu de terme de can Beya de Dalt, feta per la Casa Ballarín, S.A. (Arxiu Joan Bassas)



Casa Ybern de Canet de Mar, als anys 50 (Arxiu Carles Sàiz) i actualment. (AMCNM)



Forja de la reixa amb el monograma MY. (Arxiu Carles Sàiz)



Treballs decoratius de l'escala de la Casa Ybern. (S. Alcalde)



Decoració pictòrica de la Casa Ybern. (S. Alcalde)



Replà del primer pis de la Casa Ybern, avui. (S. Alcalde)



Ull d'escala de la casa Ybern amb els frisos pictòrics i les decoracions historicistes. (Sergi Alcalde)

La casa d'estiueig a Canet de Mar

Malgrat el temps que esmerçava en els seus exitosos negocis, principalment els ferroviaris, Miquel Ybern i la seva família passaven sempre que podien tots els estius a Canet de Mar. En tenim constància, com a mínim, des de principi de segle XX fins a l'esclat de la Guerra Civil.³⁵ Els primers anys devien llogar una casa de poble i, a partir de 1903 Ybern va adquirir un habitatge de 200 m² al carrer Vall número 45 -en aquell moment 39-, a primera línia de mar, de planta baixa i pis. Anys després Ybern va comprar la finca del costat, la número 37, de 180 m²³⁶ i l'any 1919 va decidir reformar íntegrament els dos habitatges i, després d'enderrocar-los, va fer construir una gran mansió. Avui encara podem veure la casa de 1.000 m², distribuïts en cinc plantes i una terrassa mirador. Fou un encàrrec projectat per l'arquitecte noucentista Lluís Planas i Calvet i executat pel mestre de cases Joan Bassas Cruixent. La casa tenia un aspecte monumental, d'aire noucentista, comptava amb una gran balustrada de pedra que recorria el primer pis i una tribuna mirador encarada al mar. Una mansió de luxe, de la qual avui només en queda únicament



Escala noble de la Casa Ybern de Canet. (Sergi Alcalde)



La família Ybern Verdaguer, a inicis dels anys 40. (Arxiu Ferran Ybern)

la façana -encara que modificada- i l'escala noble, decorada amb elements ornamentals historicistes i escenes paisatgístiques que evoquen al comerç, els transports i l'agricultura, en definitiva al treball, envoltades de les llegendes «Fe», «Amor» i «Constància»³⁷ que fan referència a l'epístola primera de Sant Pau als fidels de Tessalònica.

Epíleg

De les darreres estades dels Ybern a Canet en tenim una referència publicada a *La Vanguardia* de 1928 on deia que «en su finca de Canet de Mar, [veranean] los señores de Ibern-Verdaguer e hijos. Con estos últimos se encuentran sus

hijos y hermanos los señores de Ibern-Hernández de Lorenzo».³⁸ Pocs anys després, esclatava la Guerra Civil i els Ybern ja no tornarien més al poble. Van marxar a viure a Madrid on, durant la postguerra, van ser afectes al nou règim i van decidir traslladar-hi les seues de totes les empreses. Miquel Ybern i Ferrés moriria a la capital de l'Estat el 25 de desembre de 1946³⁹ i, poc després, els seus descendents van desfer-se de les propietats de Canet. La finca de Can Beya de Dalt va ser venuda a l'empresari sabadellenc Salvador Margarit mentre que la casa Ybern va passar a l'obra sindical *Educación y Descanso* de la FET-JONS que la van transformar en la «Residencia para productores Juan Manuel Piñol»⁴⁰.

Fa uns mesos, vaig poder tenir a les meves mans una làmpada de llautó que havia format part del luxós mobiliari de la casa Ybern de Canet. A una banda hi havia gravat, en alt relleu, el cognom «Ybern» i «1922» i, a l'altra, la llegenda «Amor al trabajo», que tal vegada són les paraules que millor poden sintetitzar la biografia de Miquel Ybern i Ferrés, un d'aquells homes d'entre segles que, amb esforç i tenacitat, va anar forjant una autèntica fortuna personal.

¹ El cognom Ybern l'he trobat escrit tant amb Y com amb I. El correcte és amb Y, tot i així, he volgut mantenir els textos que transcriu tal com estaven en el document original.

² SERRA FONT, Marià: *Dietari de Canet de Mar*, juny 1904 (manuscrit).

³ *La Costa de Llevant*, 3 de juliol de 1904 p. 10.

⁴ *La Vanguardia*, 28 de juny de 1904 p. 8.

⁵ Miquel Ybern Ferrés era fill de Llorenç Ibern i de Josefa Ferrés, ambdós de Barcelona.

⁶ Marina Verdaguer era originària de Belltall. Va morir a Madrid el 14 de juliol de 1954.

⁷ Josep, Joan, Juli, Ferran i Miquel Àngel.

⁸ *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, 10 d'abril de 1909, pàg. 124.

⁹ *Industria e Invenções*, 12 de juny 1915. Segons conta, Miquel Ybern va presentar la proposta de patent el 28 d'abril de 1915 i li fou concedida.

¹⁰ AAVV: *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Sant Feliu de Guíxols*, Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 1992, p. 17.

¹¹ HERNÁNDEZ, Ricardo: *Las vías verdes de la Comunitat Valenciana (y el trazado turolense de la vía de Ojos Negros)*: València: Carena Editors, 2007, p. 46. Real Orden del 13 de julio de 1893.

¹² *Revista de banca, ferrocarriles, industria y seguros*. 10 d'abril de 1909.

¹³ L'acord final contemplava cedir 3 accions de la nova companyia per cada cent accions de l'antiga VAY.



Làmpara de la Casa Ybern. (Arxiu Joan Bassas)



Capella de la Verge de la Puríssima de la Casa Ybern de Canet. (Arxiu Carles Sàiz)

¹⁴ El diari *La Dinastia*, del 29 de març de 1900, p. 2, ja esmenta el canvi de junta a la Companyia de Ferrocarrils. També ho fa *La Vanguardia*, del mateix dia, dient que «quedó aprobada por unanimidad la Memoria-Balance presentada por la gerencia y acordadas algunas modificaciones introducidas en los estatutos de la Compañía. El Consejo de Administración de la misma ha quedado constituido en la siguiente forma: Presidente, señor don Fernando Puig y Mauri, marqués de Santa Ana; vicepresidente, señor doctor Juan Giné y Partagás; vocales: don Alberto Pellicer, director-gerente; don Miguel Ibern, vice-gerente; don Honorato Noguer, don Eugenio Arbós, don Juan Verdaguer, don José María Rueda, don José Molins, don Juan Moles, letrado asesor, y don Antonio Torres, secretario.

¹⁵ *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 10 de març de 1904 p. 121-122.

¹⁶ Si bé des de 1904 Miquel Ybern va exercir de gerent interí, no és fins a la Junta general extraordinària de finals de 1905 quan és nomenat: «Por dimisión del director gerente se nombró para este cargo á D. Miguel Ibern y Ferrés». A: *Gaceta de los caminos de Hierro*, 16 de novembre de 1905 p. 513-514.

¹⁷ *La Vanguardia*, 14 de setembre de 1904 p. 6.

¹⁸ *Fomento.—Dirección General de Obras Públicas.—Ferrocarriles.—Anunciando haber sido presentado por don Miguel Ibern el proyecto de ferrocarril de Jumilla á Cieza, y haber solicitado la tramitación correspondiente como ferrocarril secundario, con garantía de interés por el Estado.* A: *La Vanguardia*, 20 de juny de 1911 p. 13.

¹⁹ *La Correspondencia de España. Diario Universal de noticias*, 2 d'abril de 1906, p. 3.

²⁰ *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, 10 de gener de 1910, p. 8.

²¹ *La Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1 de desembre de 1909, p. 534-535.

²² *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, 10 d'abril de 1909, p. 124.

²³ *El Financiero Hispano-Americano*, 23 de juny de 1911, p. 544; *Madrid Científico*, 1911, núm. 707 p. 355; *Los Transportes Férreos. Publicación Comercial de Ferrocarriles*, 24 de juny de 1911 núm. 1100, p. 68; *El Globo*, 4 d'octubre de 1913; *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 16 d'octubre de 1913, p. 463.

²⁴ L'Estat garantia l'interès del 5% del capital de 6.248.207,50 pessetes, que era l'import global de la construcció de la línia.

²⁵ *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, 10 de novembre de 1914, p. 573-574.

²⁶ *Las Provincias. Diario de Valencia*, 6 de novembre 1928, p. 3.

²⁷ Tot i que la finca era a Sant Pol de Mar, a tocar al terme de Canet de Mar, l'activitat es publicitava com si estigués a Canet, atès que era on Ybern passava els estius.

²⁸ Eren conegudes per aquest nom a causa del soroll que feien quan estaven en marxa.

²⁹ Els auto-vies Ybern van ser utilitzats tant per la *Compañía de Ferrocarriles de Villena a Alcoy y Yecla* com per a la *Compañía de Ferrocarriles del Sud de España*, però desconexim si d'altres companyies ferroviàries van fer-ne ús. L'empresa «Casa Ibern» tenia la seu a Madrid, al carrer Eduardo Dato, 13.

³⁰ FERRER HERMENIGILDO, Vicent R.: *Los trenes del Esparto. Vay-Sud de España. Los autovías Ybern*. Barcelona: Lluís Prieto, 1998.

³¹ AMENÓS, Lluïsa (2011): «Les arts del ferro al servei de l'arquitectura modernista» A: RACBASJ, Butlletí XXV, p. 126

³² *La Vanguardia*, 1 d'abril de 1920, p. 4

³³ *La Vanguardia*, 22 de juny de 1926, p. 34.

³⁴ *La Vanguardia*, 31 de juliol de 1926, p. 21.

³⁵ De la Casa Ybern de Canet sempre en tenia cura un masover. Als anys 30 va ser Josep López Molina, natural de Lorca (Múrcia) i d'estat civil vidu. A la Casa hi vivien, a banda del masover, la seva germana, Isabel López Molina i els fills del masover, Juana i José López Oliva. A: Padró d'habitants de Canet de Mar 1936. AMCNM. Als anys 40 el masover de ca l'Ybern va ser Dionís Delgràs, que va arribar a ser secretari de Falange Española a Canet i també Jutge de Pau.

³⁶ La compra es devia fer entre 1909 i 1910, ja que a la contribució urbana de 1911 ja apareix com a propietari de dues finques. Padró de Contribució Urbana, 1911 (AMCNM).

³⁷ Donada les simpaties d'Ybern pels sectors conservadors, amb la Guerra Civil la casa Ybern fou confiscada per la CNT i es destinà a Comitè Comarcal G.G.H.H. del Litoral i, amb la dictadura del General Franco s'hi instal·là la Delegación Local de Falange Española, que va obrir-hi la Residencia de productores Juan Piñol. Amb l'arribada de la democràcia, aquest patrimoni va passar a mans de la Generalitat de Catalunya i, anys després, van cedir l'immoble a l'Ajuntament de Canet de Mar.

³⁸ *La Vanguardia*, 12 de setembre de 1928, p. 12.

³⁹ *La Vanguardia*, 30 de gener de 1947 p. 8.

⁴⁰ *La Vanguardia*, 20 de juliol de 1949, p. 9.