

El ferrocarril de Vilanova i la Geltrú a Barcelona

140 anys de l'odissea de Gumà i Ferran



El ferrocarril de Vilanova i la Geltrú a Barcelona

140 anys de l'odissea de Gumà i Ferran

FREDERIC RÀFOLS BARRUFET - Pròleg ORIOL PI DE CABANYES



Museu del Ferrocarril de Catalunya
a Vilanova i la Geltrú
MNACTEC

El ferrocarril de Vilanova i la Geltrú a Barcelona

140 anys de l'odissea de Gumà i Ferran

Frederic Ràfols i Barrufet

Primera edició: novembre 2021

© Frederic Ràfols Barrufet, pels textos
© Oriol Pi de Cabanyes, pel preàmbul
© Fotògrafs diversos, per les fotografies
© Editorial Efadós, d'aquesta edició
Carrer d'Edison, 3 · Nau A
Pol. Ind. Les Torrenteres
08754 El Papiol (Barcelona)
Telèfon 936 731 212
efados@efados.cat
www.efados.cat

Disseny i restauració d'imatges
Editorial Efadós

Assessorament lingüístic
M. Neus Doncel Saumell

ISBN: 978-84-18243-70-7
Dipòsit legal: B-17261-2021

Imprès a Catalunya
Tota forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, salvant l'excepció prevista per la llei. Si necessiteu fotocopiar o escanejar algun fragment d'aquesta obra, dirigiu-vos a CEDRO (Centre Espanyol de Drets Reprogràfics). www.cedro.org.

Amb la col·laboració de:
Biblioteca Museu Víctor Balaguer de Vilanova i la Geltrú

Un agraïment especial als germans Montserrat Gumà Ràfols i Francesc Gumà Ràfols, besnets del protagonista, que m'han ofert la possibilitat de consultar l'arxiu històric de la família, particularment la correspondència.

També els serveis i comentaris de Rafael Castells Paris, Núria Escuer Mestres, Guillem Ferré Albareda, Jordi Ferrer Pumareta, Pilar García Fuertes, Pere Pascual Domènech, Oriol Pi de Cabanyes Almirall, Francesc Xavier Puig Rovira, Josep Maria Ràfols Cabrisses, Xavier Ràfols Cabrisses, Oriol Ràfols Grifell, Victòria Ruiz Sartolo, Lluís Miquel Tuells Moreno, l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya i el personal dels museus i arxius de Valls i de Vilanova i la Geltrú.

Acrònims:
ACAC - Arxiu Comarcal de l'Alt Camp
ACGAF - Arxiu Comarcal del Garraf
AHMSJA - Arxiu Històric Municipal de Sant Joan de les Abadesses
AFB - Arxiu Fotogràfic de Barcelona
AFCEC - Arxiu Fotogràfic del Centre Excursionista de Catalunya
AHF-MFM - Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid
ANC- Arxiu Nacional de Catalunya
BMVB - Biblioteca Museu Víctor Balaguer
CMB - Crèdit Mobiliari Barcelonès
Directes - Companyia de Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona
EGA - Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares
FGR - Francesc Gumà Ràfols
FFE - Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Gumà - Francesc Gumà i Ferran
ICGC - Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya
LMT - Lluís Miquel Tuells Moreno
Norte - Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
MFC - Museu del Ferrocarril de Catalunya
MFM - Museo del Ferrocarril de Madrid
MGR - Montserrat Gumà Ràfols
MZA - Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante
RO - Reial ordre
TBF - Companyia de Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França.
Vilanova, Vilanova i la Geltrú
VVB - Companyia de Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona
XRC - Xavier Ràfols Cabrisses

Índex

Preàmbul: Aventura i desventura de la companyia del ferrocarril	6
Introducció	10
Els Gumà	16
Antecedents ferroviaris vilanovins	34
Els projectes locals a principis de la dècada de 1870	56
El projecte de Valls a Vilanova i la Geltrú i Barcelona, 1877-79	76
Concessió de la línia a Madrid i fusió amb la VVB, 1880-81	112
Període d'exploració de la línia, 1882-86	174
L'absorció per la TBF i iniciatives posteriors, 1886-1912	238
Epíleg	270

Preàmbul

Aventura i desventura de la companyia del ferrocarril

Oriol Pi de Cabanyes

Aquest estudi de Frederic Ràfols examina l'aven-
tura empresarial que empalma Vilanova i la
Geltrú amb el ferrocarril. El tren, la força del
vapor aplicada a la tracció de les màquines rodant
sobre unes vies de ferro, ofereix una imatge molt
poderosa a la idea del progrés: sempre avançant,
sempre vençant obstacles, sempre posant en con-
tacte gent i posant en circulació mercaderies.

Però, al principi de la implantació d'aquell gran
motor de la mobilitat, no van faltar veus que augura-
ven uns desastres espantosos. L'aparell respiratori
dels viatgers no resistiria una velocitat superior a la
de la tartana. Rebentarien els pulmons i els òrgans
interns –cor, fetge, ronyons– trontollarien amb el
sotragueig. La sang vessaria pel nas i les orelles, per
la boca. Als túnels, el fum ofegaria tothom dins els
vasons. Les espurnes escapades dels fogons encen-
drien els boscos, el bestiar embogiria i l'estrèpit de
les locomotores ensordiria la gent...

L'arribada del ferrocarril és el mite fundacional
de la Vilanova moderna. Ha tingut tanta força en
l'imaginari col·lectiu com la llegenda d'aquells joves
enamorats, la parella primordial, que, fugint dels
abusos del senyor feudal de la Geltrú, creaven el
mite fundacional de la Vilanova antiga. Amor a la lli-
bertat i esperit emprenedor es reforcen en aquest
doble mite creador de la ciutat, que, abans de fer-se
industrial, era una vila bàsicament pagesa i marinera.

Limitada la franja cultivable de la costa per una
barrera de muntanyes, el territori va ser molt viscut
com una illa i molt apreciat com a refugi en temps
de la guerra del Francès, perquè no era lloc de pas.
Un espai on durant segles van ser els camins de la
mar més que no pas els de la terra els que estimu-
laven la imaginació per superar els límits. Tant en
l'un com en l'altre d'aquells dos mites fundacionals
de Vilanova i la Geltrú hi ha l'obertura a nous horit-
zons, l'expansió d'unes ments disposades a explorar
noves possibilitats, l'esperit d'aventura.

L'obsessió, l'esforç per fer del ferrocarril la gran
eina per trencar l'aïllament del territori no es pot des-
lligar de l'afany de prosperitat que impulsava anades

i vingudes a les colònies americanes, especialment
a Cuba. Els *indianos* tenen molt de protagonisme en
aquesta història. El principal d'entre ells, Francesc
Gumà i Ferran, va descobrir a Cuba, en la proximitat
i influència dels molt dinàmics Estats Units, les pos-
sibilitats de desenvolupament del tren com a motor
de progrés.

El primer carril de ferro d'Espanya s'havia cons-
truint precisament a la província de Cuba el 1837. Ja
en territori peninsular, la primera línia va ser la de
Barcelona-Mataró, el 1848. El ferrocarril s'havia con-
vertit en una gran possibilitat de negoci. Capitals
nord-americans, anglesos i francesos (dels Roths-
child) hi estaven molt interessats, tant a la península
Ibèrica com a les Antilles.

En una carta de Prosper Mérimée datada el 23
de novembre del 1854 (que se cita en un escrit reco-
llit per Manuel Llanas a *Obra inèdita de Gaziell*) es
diu que Napoleó III havia comentat confidencialment
que «els americans ofereixen molt per Cuba» i que
«les Espanyols sont de grans sots s'ils n'acceptent
pas». Segons aquella oferta per Cuba (ja el 1854!),
els ianquis 1) es farien càrrec del deute exterior
espanyol i 2) pagarien les despeses d'establiment de
les principals línies de ferrocarril de la Península.

El traçat del sistema ferroviari espanyol –que
acabarà essent radial, amb epicentre a la Puerta del
Sol de Madrid– va ser un negoci fabulós, amb molt
de moviment de terres i molts interessos en joc.
Aquells emprenedors vilanovins encapçalats per
Gumà i Ferran, el protagonista d'aquest estudi eco-
nòmic de Frederic Ràfols, tenien molta relació amb
Cuba i és més que probable que estiguessin al cas
de totes aquelles cobejances exteriors.

Hem de pensar que la relació de la metròpoli
amb la província de Cuba estava ja molt tensada. El
mateix general Martínez Campos (que el 29 de
desembre del 1874 havia donat el cop d'estat que
havia liquidat formalment la Primera República ja
desvirtuada pel cop d'estat de Pavía i sobrevivent
només sobre el paper amb uns governs de transició
a la restauració monàrquica en què ja participa

Víctor Balaguer) és qui signa l'anomenada Paz de
Zanjón (el 10 de febrer del 1878), que dona per aca-
bada l'anomenada *guerra larga* (1868-1878) entre el
Regne d'Espanya i els insurrectes cubans.

És en aquest context (que provoca una repatria-
ció de capitals que també es produirà després del
1898 amb la pèrdua definitiva de Cuba) que el 13 de
gener del 1877 es publica a la *Gaceta de Madrid* (el
que ara ve a ser el *Boletín Oficial del Estado*) i amb
signatura del jove rei Alfons XII, la llei de concessió
del permís «para construir sin subvención ni auxilio
del Estado [remarquem-ho: pura iniciativa privada, a
tot risc] un ferro-carril que partiendo de Valls pase
por Villanueva y Geltrú y termine en Barcelona».

Es culminaven cinc anys d'esforços sostinguts
per obtenir la concessió. Frederic Ràfols ja apunta
l'eufòria desfermada en la sessió pública de compra
d'accions que té lloc aquell mateix gener del 1877 al
Teatre Principal de la Rambla de Vilanova. Amb la
retòrica habitual de l'època, els promotors asseguren
que l'obra del carril és d'una gran importància i que
demana el concurs de tothom, especialment dels
segurs beneficiaris de la inversió, pertanyents als
sectors de l'agricultura, la indústria i el comerç local,
que són els que més han de contribuir a la formació
del capital. «Hem d'aprofitar els quatre anys conce-
dits per fer les obres –anota Ràfols–. Si no ens en
sortim, hauríem d'acudir als capitals estrangers,
sempre àvids del seu particular negoci».

És finalment el 1881, quan ja feia setze anys que
hi havia línia ferroviària per Vilafranca!, que Gumà i
Ferran aconseguix de culminar el seu projecte de
línia Vilanova-Barcelona foradant els quinze túnels
del Garraf. El contractista de les obres era (subrat-
llem-ho ara, per si de cas la curiositat obre noves
línies d'investigació capaces de posar més llum a les
relacions de Güell i Gaudí amb el Garraf misteriós) el
sarrianenc Ramon Miralles, el propietari de la Vil·la
Joana de Vallvidrera, que alguns anys després va
acollir l'estada i les últimes hores de Jacint Verdaguer.

Aquella foradada per sota d'un continent de
pedra infranquejable des de feia segles va ser una

obra d'una gran dificultat, amb una participació de
milers d'anònims treballadors, autèntics herois d'una
gesta que bé hauria merescut més testimonis gràfics
i escrits. Sí, la construcció del ferrocarril pel Garraf
bé podria haver inspirat alguna pel·lícula glorificant
la fortalesa d'aquells picadors i dinamiters. Que té
tanta èpica com la que el cine ens ha dit que tenien
les aventures dels pioners a la conquesta del Far
West. O a la recerca de l'or.

Frederic Ràfols ha posat com a títol d'aquest
estudi *La febre del ferrocarril*, en clara al·lusió a *La
febre d'or* (1890-1892), la gran novel·la de Narcís
Oller, una obra que sabem molt inspirada en perso-
natges i fets d'aquell últim quart de segle del vuit-
cents. Oller, que havia subscrit deu accions de 500
pessetes en la companyia, era de Valls, que és la
ciutat que els emprenedors vilanovins també enlla-
cen amb Barcelona, passant per Vilanova, el 31 de
gener de 1883.

Aquell any 1883 acaba essent un mal any finan-
cer, la borsa va molt de baixa i els problemes s'acu-
mulen. El capital aixecat en aquells primers moments
d'eufòria no va arribar a la totalitat desitjada i, així, la
companyia sempre anirà curta de capital fundacio-
nal. Però és cosa de veure com, després que Gumà
digui en aquella engrescadora sessió que hi posa
500.000 pessetes i altres tantes diu que hi posa
Soler i Morell, tothom es manifesti disposat a apos-
tar amb alegria compradora similar a la de la sub-
hasta del peix... Una mena de ludopatia social es va
entendre com una pesta de conseqüències devasta-
dores en la psicologia col·lectiva.

Vilanova i la Geltrú té el 1877 uns 14.000 habi-
tants. Era tanta la confiança expansiva que, quan
encara no hi ha enllestida la línia de Vilanova a
Barcelona i a Valls, Gumà ja projecta i sol·licita la
concessió de la línia de ferrocarrils directes Madrid-
Saragossa-Barcelona.

Entre el 1876 i el 1881, informa Frederic Ràfols, la
borsa va pujar un 113%. La febre d'or!... Però de
seguida punxa la bombolla financera i molts hi per-
dran bous i esquelles. On acabarà anant a parar

aquella eufòria compradora de participacions que el 10 de gener del 1877 havia reunit al Teatre Principal una bona quantitat de ciutadans disposats a fer-se rics en un tres i no res?

El joc especulatiu d'accions i dividendes va agafar grans proporcions. Ja observa Ràfols que no van faltar advertències, com la del comentarista que signa F. (que jo crec que cal identificar amb el catedràtic Josep Franquesa i Gomis) en un article titulat «La fiebre del negocio» que es publica el 8 de desembre del 1881 en el primer any de *La Vanguardia*: «[...] se ha apoderado de nosotros un verdadero frenesí por el negocio. Parece que vivimos bajo la influencia de alguna constelación que ha llegado hasta á trastornarnos el juicio. No es fiebre, es un vértigo, un delirio insensato lo que nos hace ir en busca de lo desconocido, de lo misterioso, de lo eventual, dejando abandonado lo cierto, lo claro y lo positivo, para echarnos en brazos de la suerte caprichosa».

Aquell mateix 1881 s'havia creat, per cobrir les necessitats financeres de l'empresa ferroviària, el Banc de Vilanova. I aquell anònim moralista que signava F. també sembla al·ludir-hi: «el afan por el negocio, la sed de la ganancia y la codicia han encontrado estrecho el campo en que se manifestaban hasta ahora, y desde los salones de la Lonja ó del Casino Mercantil han pasado á desarrollarse en más ancha esfera en otra clase de especulaciones más positivas quizás y de mayores resultados para los iniciados. De ahí ese enjambre de Bancos y otras sociedades de crédito que han surgido como por ensalmo en muy poco tiempo [...] Hemos perdido ya la cuenta del número de Bancos que se han establecido, amen de otros que se anuncian, creyéndose ya todo hijo de vecino autorizado para lanzar á los vientos de la publicidad la fundación de una sociedad de crédito, y lo que es más lamentable, encontrando quienes se encarguen de pregonar la excelencia de la idea y los maravillosos resultados que se esperan del negocio que va á emprenderse».

Aquell desembre del 1881 –segons assenyala Ràfols d'un estudi de Joan Hortalà–, l'índex general del mercat de valors de Barcelona arribava a 355 punts, però només quatre anys després la cotització havia retrocedit fins a menys de la meitat. Tot i que acaba d'inaugurar-se la línia Vilanova-Barcelona pel Garraf a so de bombo i platerets, ja al primer semestre del 1882 baixa molt la cotització de les accions de

la companyia ferroviària que ara ambiciona, a més a més, la línia dels directes fins a Madrid.

Ve un moment que la companyia estira més el braç que la màniga i el projecte empresarial s'ensorra com un castell de cartes. Frederic Ràfols ho explica bé: «Amb la febre per l'or i l'abundància de diners i préstecs garantits amb paper, molts espavilats havien emprès operacions fantasioses comprant a crèdit amb garantia de valors financers que de cop i volta caigueren amb estrèpit, i alguns ho feren a l'esquena de confiats hisendats més prudents i conservadors».

El crac borsari posarà fi als entusiasmes inicials. I al desastre en les cotitzacions encara s'havia d'afegir, a partir del 1885, «la pràctica desaparició del cabotatge» (Raimon Soler *dixit*) amb l'arribada del vapor a la navegació i la concentració en el port de Barcelona del tràfic marítim amb les Antilles. I com a nou infortuni l'arribada de la fil·loxera –l'estiu del 1886– a les vinyes de la comarca. Són «els anys tristos», com anomena aquell període Albert Virella i Bloda.

En aquest estudi d'història econòmica, Frederic Ràfols apunta interessants informacions que poden permetre obrir noves línies d'investigació col·laterals, com ara la relació de la companyia vilanovina del ferrocarril (inspirada i precedida per la trama local d'interessos cubans liderada pels Samà) amb l'entramat politicoadministratiu de Madrid.

Víctor Balaguer fa d'home-pont entre els projectes vilanovins i els despatxos oficials. El mateix Gumà és, des de les eleccions de l'abril del 1884, diputat al Congreso de los Diputados. I, a més a més de Balaguer, participen en el paquet societari dos polítics influents en el sistema bipartidista de la Restauració: Romero Robledo i Cristino Martos, el president del Congreso entre el 1879 i el 1890.

El paper de Víctor Balaguer en l'empresa del ferrocarril és molt rellevant com a lobbista a Madrid. El paquet d'accions que se li ha concedit per les seves gestions Balaguer el sap vendre a temps, en moment alcista, i això li permetrà finançar l'edificació de la Biblioteca Museu que porta el seu nom.

Frederic Ràfols ho subratlla adequadament: «la febre d'or no solament afavorí l'establiment del ferrocarril a Vilanova sinó que també tingué conseqüències positives en la fundació de la Biblioteca Museu» (el 26 d'octubre del 1884).

En un moment greu de la crisi financera, el febrer del 1886, Gumà demana a Balaguer que assisteixi a

la que preveu que serà una junta turbulenta, i que la presideixi nogensmenys que el president del Congreso Cristino Martos... Ho sabem ara per Ràfols: «Balaguer diu que li és impossible i Gumà hi insisteix cinc dies més tard: “la situació és tan greu com es pugui imaginar, és suprema [...] no deixi de venir”. Balaguer i Martos no vingueren, i Gumà dimití».

En efecte, en aquella junta del març del 1886, Gumà i Ferran, el director-gerent, presenta la seva dimissió al Consell d'Administració de la Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona: «Em vaig proposar facilitar a les riques comarques que travessa la locomotora els beneficis immensos d'aquest mitjà contribuint a la prosperitat general; vaig posar la meva fortuna i activitat al servei de l'empresa; vaig tenir la satisfacció immensa que l'opinió pública sancionés el meu pensament, disputant-se amb afany el dret i l'honra de posseir un tros de paper que havia de representar la coparticipació en la companyia [...] Reconec que les contrarietats han debilitat el meu alè [...] Les meves accions, les meves finques, tot el que amb el meu treball a Amèrica i a Catalunya vaig assolir reunir, tot ho vaig posar al servei de la companyia [...] No cregueu que si la fortuna no em somriu com en altres temps, em falti la consciència dels meus actes ni el valor de defensar-vos, únic orgull que avui em queda del que podria anomenar-se la meva passada grandesa [...] l'únic ideal que tinc, a l'encalç del qual he perdut tota la meva fortuna i l'esdevenidor de la meva família [...]».

El visionari Gumà, «home de negocis total», com el qualifica Frederic Ràfols, hi va deixar la fortuna, en aquella quimera del tren fins a Madrid. I, amb ell, van perdre el seu petit o gran capital un grapat d'estalviadors que l'havien seguit a ulls clucs. Al cap de cinc anys de l'inici de l'aventura financera, els inversors havien perdut un terç del capital apostat.

D'aquella desfeta de «la febre del ferrocarril» va quedar en la psicologia col·lectiva una profunda malfiança per tota iniciativa empresarial. La conquesta del ferrocarril va propiciar, però, l'arribada de Pirelli com a gran empresa sense amo visible i allunyat de tot abast de queixa, on van anar-se a aixoplugar tantes decepcions i tanta malfiança del risc.

Amb l'arribada de Pirelli es compensa la pèrdua d'aquella il·lusió que va acompanyar l'arribada del ferrocarril i el record dels seus corresponents festejos. És evident que d'aquell gran moment d'obertura per

via del ferrocarril en van derivar moltes frustracions, però també ens en van quedar almenys dues realitats perdurables: una gran infraestructura ferroviària i la monumental Biblioteca Museu Víctor Balaguer.

Havent pogut accedir a la consulta de la correspondència de Gumà i Ferran, conservada a l'arxiu familiar de Montserrat Gumà (unes 5.000 cartes que serien perfectament ben ateses i conservades en un arxiu públic), Frederic Ràfols ha cartografiat la construcció d'una empresa –la del ferrocarril– que ens havia de convertir en uns ciutadans amb via lliure cap a Barcelona, París o Milà, i que va sucumbir econòmicament per la desproporcionada incapacitat de les finances locals per dur a terme l'obra d'enllaç amb Madrid per via directa.

El tren encara pesa molt en el nostre subconscient col·lectiu. Elevat a un pla mític, ocupa un espai central en la nostra manera de veure el món. Com s'esforça a donar a conèixer el Museu del Ferrocarril, tan eficaçment dirigit per l'emprenedora Pilar Garcia, el tren representa encara una Vilanova dinàmica, capaç de crear sinergies i de positivar tots els seus actius.

La història relatada, amb números, a *La febre del ferrocarril* potser permet extreure algunes lliçons de futur: per ser més competitius, perquè la nostra oferta tingui una sortida més enllà del mercat local, per ser un pol d'atracció de forasters, cal mantenir la personalitat, una personalitat definida i ben identificable, una marca pròpia que nosaltres hem de ser els primers a considerar com un patrimoni que val la pena.

Cal que ens coneguem millor, que coneguem i apreciem allò que tenim. I que donem a conèixer i apreciar als de fora aquest patrimoni material i immaterial. Aquesta és la millor manera de situar-nos, o de fer-nos una posició en el mapa. I això és el que facilita també aquest estudi de Frederic Ràfols. L'economia també es fonamenta en el coneixement. Encara que no sempre en som conscients, les idees i les actituds configuren realitats.

Què ens van llegar aquells emprenedors del segle XIX? Sobretot una empena, una ambició, la força d'un ideal, la voluntat il·lusionada de crear empreses i institucions orientades al progrés, i un desig de prosperitat lligant economia, cultura i coneixement.

Introducció

La febre del ferrocarril

Noteu, senyors, una gran coincidència ¿sabeu qui va aixecar la primera xemeneia, a qui pertanyia? Doncs pertanyia a la societat del senyor Gumà i Companyia. Qui l’havia aixecat? D. Sebastià Gumà. ¿Sabeu qui ha estat l’autor de la segona? D. Francesc Gumà. Entre aquestes dues xemeneies està el progrés de Vilanova.

Josep Ferrer i Vidal, desembre del 1881
Discurs en els actes d’inauguració del ferrocarril

Només em queda la satisfacció íntima d’haver contribuït a dotar el meu país d’un element de riquesa que vindrà a facilitar solucions que fonamentaran la fortuna d’aquells que cap sacrifici han fet per la companyia.

Francesc Gumà i Ferran, febrer del 1886

Entrat el 2018, vaig treure la pols a llibres adquirits feia anys i que ni tan sols havia obert, i un dels primers a caure’m a les mans va ser *La febre d’or*, de Narcís Oller, recomanat en els primers anys d’estudiant. No tenia un coneixement gaire exhaustiu de la història local vilanovina, però aviat vaig anar lligant caps i adonant-me que el ferrocarril a Vilaniu del qual es parlava era el de Valls i Vilanova, i que Gil Foix, el protagonista, no era altre que Francesc Gumà i Ferran, insigne promotor del tren a la capital. No vaig entrar gaire en detalls fins a acabar-ne la lectura i una pregunta em va començar a assaltar, més enllà del cúmul de personatges més o menys estereotipats que protagonitzen la novel·la, a qui corresponia el personatge que surt a la primera frase del llibre? Qui era Josep Rodon, el senyor de Vilaniu que no para fins a convèncer Gumà de connectar la seva ciutat amb Barcelona mitjançant un camí de ferro?

Vaig llegir en diversos llocs que no anava errat, que Gil Foix era Gumà i Ferran, i tot plegat prenia com a base l’aventura de la construcció d’aquesta línia fèrria i la febre pels diners i pel poder. I vaig consultar estudis que traçaven els paral·lelismes entre les inicials dels noms d’altres personatges de la novel·la i els personatges reals del mateix Gumà i el seu entorn.¹ Però no vaig trobar cap demostració rigorosa de a qui corresponia l’equivalència de Josep Rodon, el personatge germen del projecte que després Gumà feu seu i impulsà amb gosadia

durant els millors anys de la seva vida fins a fer-lo realitat. El Josep Rodon original hauria de ser una persona coneguda i lloada en la història local vilanovina o val·lenca i ni tan sols sabem qui és... Alguna referència trobada em porta a Cristòfol Raventós però sense donar-ne explicació ni persuadir-me de la bondat del suggeriment, tot plegat, argument suficient perquè m’interessés la història i comencés a buscar: qui va induir Gumà a emboïcar-se en l’aventura del ferrocarril?

En el retorn definitiu de Matanzas, Gumà desembarcà amb la seva família a Barcelona el juliol del 1871. En un temps en què les comunicacions eren prou lentes –el viatge de Barcelona a Vilanova per Vilafranca no tardava menys de quatre hores...– i les relacions entre les persones eren per correu postal o de tu a tu, sembla difícil que Gumà estampés, ja en la data del 31 de desembre del mateix any, la seva signatura en el projecte de l’enginyer Cels Xaudaró sense que algú de la seva confiança l’hagués impulsat a interessar-se pel tema amb anterioritat. Raventós va ser un gran impulsor del ferrocarril local i lluità per ell durant quinze anys, però competí aferrissadament amb Gumà per a la concessió. Res no em fa pensar que anés darrere d’aquest per tirar el projecte endavant.

A la novel·la, Narcís Oller dona pistes de qui podria ser Rodon. Diu que seria un dels dos primers accionistes,² que estava casat amb una vilanovina

i que juguen plegats a la borsa. Lliga bastant amb la personalitat de Pau Soler i Morell –tot i que aquest no fou ni un polític progressista ni aspirant a senador–, que, ja a l’acte de presentació del projecte celebrat al Teatre Principal el gener del 1877, va anunciar que subscribia, juntament amb Gumà, mil accions de la futura societat, que durant anys va compartir amb ell eufòries i desenganys en la juguesca borsària, i que s’havia casat amb una vilanovina, cosina seva. I Pau Soler fou el primer president tant de la Companyia dels Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona (VVB) com de la posterior dels Directes a Madrid.

Gumà i Soler ja havien coincidit a Cuba durant uns sis anys –el primer hi va ser a partir del 1849 i el segon, fins al 1855, anys en què el fenomen ferroviari estava en plena expansió al país. El 1855, quan Soler torna a Vilanova, Cuba posseïa ja 522 quilòmetres de camí de ferro en explotació i el 1870, quan torna Gumà, 1.278 quilòmetres.³ A l’illa, en pocs anys, el ferrocarril s’havia convertit en un nou mitjà de transport, competint amb el naval i substituint gradualment el trànsit de carretes tirades per bous. Pau Soler podia ser ben conscient del bon funcionament d’aquest nou sistema de transport i desitjar que Vilanova no en quedés bandejada després d’haver perdut el contenciós amb la línia de l’interior. I probablement, quan Gumà s’estableix a Barcelona, Soler podria haver estat un dels principals lligams amb la seva ciutat natal,

fent-lo partícip del desencís i la depressió dels vilanovins en el tema carrilaire i posant-lo en contacte amb Cels Xaudaró, que justament aquells mesos estava enllestitint el projecte de ferrocarril econòmic de Barcelona a Vilanova. Forçosament, aquest «Rodon» havia de ser algú que ja conegués Gumà amb anterioritat i, en principi, res no sembla indicar que aquest es desplaçés a la Península ja amb l'objectiu preconcebut de construir un ferrocarril, sinó amb el de continuar treballant en la seva empresa cubana, Gumà Hnos., des de Barcelona. Tampoc és desdenyable el fet que Gumà i Soler fossin parents, ja que el germà del primer, Joaquim Gumà, estava casat a Cuba amb Cristina Soler Baró, filla de Juan Soler Morell, germà de Pau.

Altres alternatives sobre qui podia ser l'inductor de Gumà en el tema carrilaire resulten més contradictòries però no pas inversemblants. Manuel Carreras i Girona reuneix també prou característiques, ja que fou soci en el projecte de Raventós, casat amb una vilanovina –germana petita de Gumà–, subscriptor d'alguns títols de la companyia ferroviària i que compartí amb Gumà algun negoci borsari i immobiliari..., i que havia escrit a Gumà a Cuba dient-li que a Vilanova feia falta un ferrocarril, oferint al seu cunyat integrar-los i col·laborar. Però això darrer fou més endavant, quan crec que Raventós i Carreras ja veien que tenien la guerra perduda enfront de Gumà, no pas el 1871.

També Aleix Soujol, soci amb Gumà a la primera empresa en què aquest s'introduí un cop retornat a Catalunya, la Societat de Tramvies de Barcelona a Sants i Sant Andreu, i que participà també en l'inicial projecte de ferrocarril econòmic de Xaudaró. Tot plegat, són fets i detalls que anirem veient al llarg d'aquest relat.

A la llista d'accionistes presents a la primera junta general de la Companyia dels Ferrocarrils de Valls a Vilanova i Barcelona també figuren Francesc i Ignasi Rodon, segurament vinculats a Valls, amb trenta accions cada un. Suposo que es tracta d'una simple casualitat i que no té res a veure amb una possible influència d'aquests sobre les decisions anteriors de Gumà. Probablement, el novel·lista vallenc trià el cognom pel seu arrelament local, sense intenció de vincular-lo al personatge creat.

Finalment, l'alternativa més versemblant seria que Oller simplement s'inventés un personatge literari, com repetidament fa al llarg de *La febre d'or*, en què, si bé és cert que coincideixen algunes de les inicials dels principals protagonistes, també queda clar que la descripció dels personatges, dels parentius i dels fets que protagonitzen difícilment té a veure amb la realitat d'aquests, barrejant-se trets reals de la biografia amb altres d'inventats o protagonitzats per coetanis, i fins i tot amalgamant trets de ciutadans vilanovins amb vallencs, ja que cal saber que Vilaniu dona títol l'any 1886 (quatre anys abans de la publicació de *La febre d'or* el 1890) a una altra novel·la d'Oller en què Valls és la ciutat protagonista i en la qual ja apareix Josep Rodon amb una ascendència política que crec que no coincideix amb cap dels subjectes esmentats. Tot plegat fa evident que a l'autor li interessa la descripció arquetípica i classista de la societat burgesa barcelonina enriquida per l'afany de diners que, en la relativa estabilitat de la Restauració, maldava per esdevenir classe dirigent.

En el pròleg a l'edició del 1983 de la novel·la, Carme Arnau esmenta una carta d'Oller a l'escriptor Pérez Galdós, del 1886, dient que havia «de

vigilar molt per tal de desfigurar els retrats i evitar, així, un escàndol».⁴ En sentit invers, Francesc Roig i Ferran posa en boca del novel·lista que «tanta realitat hi ha en aquell llibre que encara avui podria nomenar pel seu nom veritable, molts dels seus personatges».⁵ I tenim constància que Oller tant posseïa accions de la companyia ferroviària com que ambdós tenien relació personal, almenys després de la publicació de l'obra.⁶

II

Aquesta inquietud inicial per esbrinar qui podia haver induït Gumà a la febre carrilaire em portà a seguir la trajectòria de la seva important personalitat i del no menys destacat projecte que promocionà, evidentment transcendents en el futur desenvolupament de Vilanova, i mirar d'aportar noves dades i conjectures sobre l'epopeia ferroviària local.

L'afany em dugué primer als llibres de Miquel Altadill, singularment la biografia del vilanoví titulada *Francesc Gumà i Ferran: Vilanova i la Geltrú (1833-1912): El somni del ferrocarril fet realitat*, del 2003, i també a les documentades obres de l'historiador ferroviari Pere Pascual Domènech *Los caminos de la era industrial. La construcción y explotación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*⁷ i *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935)*.⁸

Certament, Altadill i Pascual publiquen unes obres ben diferents entre si, amb intencions ben allunyades. El primer divulga la figura d'un personatge cabdal en la història local vilanovina, mentre que el segon és un relator força tècnic del procés de construcció i finançament de la xarxa ferroviària catalana. Les finalitats d'una obra i de l'altra no són comparables, però tracen dues versions totalment

contraposades de la mateixa persona i d'un mateix negoci. El primer lloa i glorifica Gumà com un dels més grans prohoms vilanovins de la història, benefactor de la ciutat i, mitjançant l'obertura del Garraf, figura preeminent en el seu desenvolupament econòmic posterior, mentre que Pascual prescindeix d'aquesta faceta i el blasma, l'acusa de mal gestor, d'embadocador i, també, de pràctiques mercantils poc transparents. El dia i la nit.

Amb aquesta diatriba damunt la taula, no és gens estrany que de mica en mica m'anés embrancant en la documentació sobre la figura i l'obra ferroviària de Gumà, un tema que m'ha anat atrapant. El plàcid accés que m'ha facilitat la senyora Montserrat Gumà Ràfols, besneta del protagonista, a l'arxiu particular de la família ha acabat d'embolcallar-me. I, vista la documentació a la qual he accedit, amb importants fonts primàries fins ara no publicades, m'he considerat pràcticament en l'obligació de contribuir a la seva divulgació, tant per a un major i millor aprofundiment de la història local com per donar a conèixer noves dades que potser altres professionals de la disciplina sabran aprofundir i interpretar.

III

La febre d'or que s'estengué pel país en el període 1879-1881 tingué un paral·lelisme gairebé mimètic a Vilanova i la Geltrú, si bé transmutada en febre pel ferrocarril. Llavors, els anhels ferroviaris locals, reprimits durant gairebé tres dècades, esclataren amb entusiasme darrere la bandera dreçada per Gumà i la confiança que aportava la llarga mà de Víctor Balaguer a Madrid. A la ciutat, la febre ferroviària porta sota el braç el Banc de Vilanova, el fàcil accés a les operacions financeres i el fantàstic i alhora fantasiós projecte de perllon-

gar el camí de ferro fins a Madrid, estavellant-se tot plegat en la gran hecatombe d'inicis del 1882, quan s'enfonsa el valor de les accions carrilaires a Barcelona, en paral·lel a l'esllanguiment de l'economia colonial espanyola i la definitiva fallida de l'empresa comercial que el protagonista encara posseeix a Cuba amb els seus germans. Tot un conglomerat de factors que s'entrellacen i impulsen a repassar amb més profunditat els detalls que han perdurat d'aquesta història: els pocs documents comptables que han sobreviscut, memòries, actes de les juntes de les companyies, la premsa de l'època o la correspondència familiar. Tot ajuda a conèixer millor i a fer aflorar la problemàtica que es va generant entorn de la persona i de l'empresa fins a la pràctica fallida d'aquesta, afavorida per la dura competència de les companyies rivals.

Pere Pascual afirma que la xarxa ferroviària catalana té el centre, el capital i el poder a Barcelona, i que, fora d'ella, només dues ciutats tenen vida pròpia: Reus, que bastí la seva primera línia a Tarragona mitjançant capital francès, i Vilanova, amb l'empresa protagonitzada per Gumà, com a personatge singular de la història ferroviària d'aquest país. Des del punt de vista carrilair, l'experiència de Reus amb els francesos fou prou decebedora, amb uns costos constructius exorbitants i permanents dèficits d'explotació que portaren la línia i la seva perllongació cap a Lleida al caire de l'abisme durant anys. D'altra banda, l'empresa vilanovina acabà en els braços de la gran companyia de la capital deixant bastants dels seus propietaris arruïnats, ensems que una infraestructura ben construïda que permeté a la ciutat la sortida de l'aïllament orogràfic i comunicatiu, i que va ser, més endavant, determinant per a la ubicació d'una

important indústria i l'establiment d'uns no menys importants tallers ferroviaris, uns actius preciosos encara existents que cal anotar a l'haver dels seus promotors.

IV

No és sobrer esmentar que en la tasca de documentació m'he trobat amb un paràgraf particularment sintetitzador de la gran història de la ciutat al segle XIX. L'historiador local Albert Tubau, en el llibret editat amb motiu dels noranta anys de Pirelli a Vilanova, en el Preàmbul,⁹ anuncia: «La Pirelli és un dels fets de més transcendència dins la història de Vilanova, el fet econòmic més important del segle XX, tant com ho foren en altres temps l'activitat comercial basada en l'exportació vinícola, l'acumulació de capital que permet la industrialització de la segona meitat del segle XIX, el naixement de la fàbrica de la Rambla, segona del país moguda per vapor, o l'arribada del ferrocarril a la nostra vila el 1881». I vet aquí que els quatre factors que s'esmenten en aquest paràgraf inclouen la família Gumà. És àmpliament conegut que Gumà i Ferran fou el principal promotor del ferrocarril, però també cal saber que resultà una peça distingida en l'establiment de Pirelli a Vilanova i que tant ell com el seu pare, Sebastià Gumà i Soler, foren notables promotors de l'activitat comercial fonamentada en l'exportació vitivinícola, cosa que permeté a aquest darrer, fruit d'una primària acumulació de capital a les mans de diversos indians locals, ser un dels principals impulsors del primer establiment fabril modern a la vila, la fàbrica de la Rambla, de la qual esdevingué un dels primers directors.

En conseqüència, malgrat que les relacions personals entre Sebastià Gumà i Soler i Francesc

Gumà i Ferran, pare i fill, foren ben escasses en l'edat adulta, amb nul·la transferència d'experiència empresarial, m'ha semblat oportú estendre el relat i iniciar-lo amb alguns apunts sobre la història econòmica del pare i la fàbrica de la Rambla.

El conjunt constata la ferma voluntat emprenedora d'ambdós, el seu coratge davant el futur incert, que es fa extensible a diversos membres de la llarga família, i que deixà una empremta inesborrable a la ciutat. Una història fascinant que s'allargassa durant gairebé un centenar d'anys, de la navegació de vela al vapor i la indústria tèxtil, de la tartana al ferrocarril i la metal·lúrgia, de les indïanes a les fàbriques de goma, de les primeres internacionalitzacions de capitals a les multinacionals. Llargues dècades de guerres i trasbalsos, i de creixement, de desenvolupament econòmic i social, de maquinisme, de nous invents i aplicacions pràctiques a la vida quotidiana: telègraf, ferrocarril, enllumenat públic, enllumenat elèctric, sistemes de sanejament... i problemes, molts problemes, polítics, comunals, econòmics, de violència i d'aterratge al món modern que apareixerà a partir de la Primera Guerra Mundial. Tot plegat es va barrejant en aquesta crònica.

V

En qualsevol treball històric en què es tracta de costos i preus, el desig de poder situar-los en el món actual i fer equivalències és evident, i en el cas que ens ocupa no ha de ser pas diferent. Si el lector té intenció de fer càlculs, ni que siguin mentals, sobre valors actuals de les magnituds del segle XIX, hauria de considerar que en un període de 140 anys difícilment són comparables els béns de llavors amb els d'ara, ja que no solament els costos han evolucionat d'una manera molt

diversa en els diferents sectors sinó que la majoria de productes són substancialment diferents (malgrat l'aparent similitud, un raíl ferroviari del 1880 és molt diferent d'un d'actual) i molts dels avui habituals ni tan sols es podien imaginar en aquell temps.

D'acord amb Jordi Maluquer a *La inflación en España. Un índice de precios de consumo, 1830-2012*,¹⁰ és destacat que al gruix de l'època estudiada, del 1880 al 1912, hi hagi una gran estabilitat de preus. L'increment va ser només del 4,5% en total. Una altra cosa és comparar-los amb els contemporanis, ja que, segons l'estudi, una peseta del 1880 seria igual a 654 pessetes del 2019, uns quatre euros.



AUTOR DESCONEGUT / Fons MGR

A la pàgina de l'esquerra, Francesc Gumà i Ferran (1833-1912) amb el fill, Sebastià Gumà i Surís (1864-1937), i el net, Francesc Gumà i Carreras (1888-1918), en una imatge de finals del segle XIX.

ELS GUMÀ

SEBASTIÀ GUMÀ I SOLER (1795-1850) I LA FÀBRICA DE LA RAMBLA¹¹

La generació dels Gumà i Soler, anterior als Gumà i Ferran, eren comerciants, establerts a Cuba des del 1812, on Serafí Francesc Gumà i Carbonell va muntar una primera casa de comerç.¹² Tenien un peu a Vilanova, on viatjaven periòdicament, tal com feien molts indians de l'època.

A la dècada del 1820, Sebastià Gumà i Soler, el més gran entre els germans barons, era qui manava a la companyia Gumà Hnos. en col·laboració amb els seus germans Josep, a Matanzas, i Gregori, a l'Havana. La societat es relacionava força amb els seus cunyats també establerts a les Antilles, Joan Domènech, a Ponce, a Puerto Rico, i Pere Nolasc Pujol i Marià Fontanals, també a Matanzas. El principal contacte a Barcelona era el comercial Joan Amell i les seves naus o les noliejades travessaven l'Atlàntic en horitzontal i en vertical. Els tres germans comerciaven principalment amb sucre, cacau o productes tropicals cap aquí, i vi, aiguardents i teixits cap allà (Antilles o Amèrica del Sud) i amb *tasajo*¹³ del Río de la Plata i Montevideo cap a Cuba i Puerto Rico. De tornada, sovint feien escala als Estats Units, on carregaven cotó i tancaven un triangle comercial virtuosos en què tots els trajectes eren comercialment rendibles. Aquest esquema comercial, al qual

s'afegien tota mena de productes que els oferien, tant naturals americans com manufacturats de la Península, el mantingué la família durant uns setanta anys, fins al 1883. Tenien una bona cultura econòmica, finançaven el tràfic comercial girant lletres sobre Londres, sovint estaven preocupats pels tipus de canvi internacionals i diferenciaven clarament els ingressos i les despeses d'explotació del que era el rendiment del capital de l'empresa.

El 1826, Sebastià torna a Vilanova, on al cap d'un parell d'anys contrau matrimoni amb Marina Ferran i Cuadras, nascuda a Sitges. Mentre ell era a Vilanova, el germà Josep li diu que no pensa seguir amb la societat a Matanzas, ja que sembla que té algun problema amb el cunyat Fontanals, i que vagi a l'illa a donar les ordres oportunes.¹⁴

Sebastià era una persona amb inquietuds culturals i el mateix any encarrega a Amell que localitzi a Barcelona i li enviï a Vilanova uns determinats llibres en francès.¹⁵ La cosa no tindria major importància si no fos pel conflicte que anys a venir es produiria en la compra de maquinària anglesa per a l'establiment inicial de la fàbrica de la Rambla i que al final en bona part acabà essent francesa.

Viatjà per darrera vegada a Cuba la tardor del 1832, on liquidà la societat amb els germans i en

constituí una de nova a l'Havana, Font, Gumà y Cía., amb el germà Josep i els cunyats Antoni Font i Pere N. Pujol. Acabats els tràmits, s'embarcà de nou cap a Vilanova, probablement amb la idea de tornar a l'illa més endavant, ja que escriu «la casa de Matanzas me la vaig adjudicar el 1833 per 16.000 pesos i un negre que valia uns 500 pesos»¹⁶, cosa que fa pensar que la voldria usar, però no fou així. La nova companyia operà durant diversos anys i Sebastià hi tingué força activitat des de Vilanova, i encara el 1835, juntament amb altres parents, prengué part en la construcció d'un bergantí per a la companyia a Malgrat de Mar, compaginant la tasca comercial amb la incipient d'industrial en la qual aviat s'emboicaria.

Raimon Soler¹⁷ analitza les societats comercials constituïdes per uns vilanovins que viatjaren a Amèrica a finals del segle XVIII i diu que els van generar rendiments anuals superiors al 20% del capital constituït, uns marges de benefici importants que explicarien els ràpids enriqueïments dels *americanos* a qui sortien bé les operacions i que es contraposaven amb els riscos i perills que suportaven pel corsarisme, els temporals o les avaries a alta mar. La colònia catalana apareixia com una minoria ben cohesionada i a la vegada molt especialitzada en el comerç. Els capitals generats a Amèrica preferentment es repatriaven lliurant lletres al seu propi nom que cobraven a Barcelona mitjançant algun banc britànic. També aclareix que el migrant sovint no valorava les diferències salarials entre la colònia i la metròpoli sinó les diferents expectatives de trobar una feina adequada, de benefici o d'acumulació de capital, i que aquesta podria ser la causa principal de l'emigració del Garraf.

Els vaixells cap a Amèrica sortien de Barcelona i feien escala als embarcadors de Sitges, Vilanova,

Calafell o el Vendrell, i posteriorment a Màlaga o a Cadis. Després paraven a les Antilles (Cuba, Puerto Rico) abans de continuar cap al Rí de la Plata (Buenos Aires, Montevideo) o Cartagena d'Índies. El repartiment i l'intercanvi de productes per l'àrea caribenya era prou extensa.

El mateix autor¹⁸ explica que el retorn de diversos indians de Cuba l'any 1833 fou degut a una epidèmia de còlera declarada a l'Havana a primers d'any. Ho corrobora la carta que Sebastià rep d'un parent resident al Carib: «A Matanzas han mort pel còlera unes 800 persones sense comptar el camp. Algunes finques han perdut un terç dels negres».¹⁹

Gregori Ferrer i Soler, cosí de Sebastià Gumà, manifestava en una carta a l'amic Antoni Moré que el promotor de la fàbrica va ser Josep Puig i Ballester, un vilanoví que va residir a l'Havana i a Barcelona. L'agost del 1833,²⁰ onze socis capitalistes (Pere Garriga, Pelegrí Marqués, Francesc Font Guasch –probablement germà d'Antoni Font–, Josep Gener, Pere Triola, Gregori Ferrer Soler, Miquel i Joan Esquirol, Pau Batlle, Josep Puig Ballester –tots ells de Vilanova– i Ramon Milà de la Roca –de Barcelona–) protocol·litzen un contracte i atorguen poders a dos més que en seran els gestors, Francesc Roquer i Sebastià Gomà (sic), per «Establir i edificar en aquesta vila una fàbrica de filats i teixits de cotó; i com que per a la compra del terreny, construcció de l'edifici, màquines i tot el que fos necessari fins a posar la fàbrica en estat de treballar i per tirar endavant la cosa [...] i que sol·licitin un majordom i tots els operaris que creguin necessaris [...] per al pagament de tot plegat i altres despeses que es produeixin contribuiran tots els socis per parts iguals que entregaran mitjançant rebut a Roquer i Gomà, a proporció que ho vagin necessitant. Roquer i

Gomà també han de contribuir per parts iguals com nosaltres».²¹ La raó social serà Roquer, Gomà i Cia., amb un total de tretze socis, sense capital social definit, «i com que tota societat per estar ben assegurada ha de formar la seva contracta, quan estigui construït l'edifici i posada al corrent la fàbrica formalitzarem aquesta contracta de societat amb el mateix nom». El problema fou que la construcció de l'edifici i la compra i la instal·lació de maquinària es van allargar durant sis anys, fins al 1839.

D'aquests tretze socis inicials, almenys vuit havien passat per Cuba: Puig, Marqués, Triola, Ferrer i Batlle, Garriga, Gener i Sebastià Gumà. I dels nous del 1839, també Güell. No solament havien fet fortuna a Cuba sinó que especialment ho havien fet entorn dels comerços Font, Gumà y Cia. i Casa Marqués. Aquest fet i el parentiu que hi havia d'aquests amb altres socis ajuden a afermar la teoria que una bona part del capital necessari per impulsar la indústria tèxtil a Vilanova s'havia generat a Cuba.

Durant aquest període, Roquer i Gumà eren els encarregats de tirar endavant la instal·lació però els altres socis també hi participaven i feien compres i pagaments en nom de la societat. El maig del 1834, els dos administradors atorgaren poders a Ramon Milà de la Roca i Gregori Ferrer «per passar a França, Bèlgica i on sigui necessari» i comprar les màquines adequades amb totes les despeses a càrrec de tots els socis. Milà de la Roca i Gumà mantenien freqüent contacte epistolar sobre la fàbrica.

Sebastià Gumà comunicà la nova activitat industrial als seus germans el mateix agost i aquests li desitjaren molta sort, tot i que consideraven que els faria falta molt capital per tirar-la endavant i que seria beneficiosa per a la ciutat, ja que

els que s'hi ocupessin «no haurien de viatjar a Cuba com ells», i l'any següent ja entenien que Sebastià estava molt ocupat en la construcció de l'edifici. Més endavant, el 1836, també el germà Josep²² considera que han emprès en mal moment la construcció del vapor, segurament en referència als aldarulls provocats per la Primera Guerra Carlina (1833-1840), iniciada a la mort de Ferran VII, i que probablement també incidí en el retard en l'arribada de la maquinària d'Anglaterra per a la fàbrica que s'estava bastint.

Aquests socis van resultar ser bàsicament socis capitalistes: eren decidits emprenedors a la recerca d'un rendiment per als seus diners, però provenien principalment del comerç colonial i no estaven gaire versats en la tècnica productiva tèxtil, ni en la manual ni en l'automàtica, que volien implantar. Les restriccions d'importació de maquinària tampoc hi ajudaven i estigueren anys fins a aconseguir fabricar filats i teixits.

Al final, els representants de la Rambla trobaren els telers que els interessaven a París i les filadores, a Manchester. Però la maquinària anglesa s'havia d'importar de contraban²³ i, al primer intent, va ser decomissada i es va produir un llarg retard en l'inici de la producció. Prèviament a l'arribada, el 1834, la Junta de Comerç de Barcelona informava favorablement la pretensió de l'empresa d'entrar una màquina de vapor comprada a fora.²⁴

Davant els inconvenients i retards en l'arribada de les màquines angleses, l'any 1837 els socis es disposaren a moldre blat en tres molins que instal·laren a la fàbrica de la Rambla a canvi d'una comissió a favor de Mr. Charles de Bergue –un anglès que està al cas de la importació de la maquinària i cognom que veurem relacionat amb el ferrocarril de Barcelona a Martorell juntament

amb el seu germà Michel. Ho corrobora la carta de Gregori Ferrer²⁵ en què proposa una comissió de tres rals per lliura a favor de l'anglès i afegeix que, si algun soci no hi està conforme, ell prendrà la seva part. En aquest període es preocupen pel subministrament de «carbó de pedra» i intenten trobar-ne de més barat que l'anglès. Serà un tema recurrent al llarg dels anys i de tota l'època de la industrialització a casa nostra –el fill de Sebastià, Francesc Gumà i Ferran, principal protagonista d'aquest treball, viurà permanentment perseguint aquest anhel fins als seus darrers dies, ja entrat el segle xx. Llavors el buscaven a Mallorca o a Tarragona i fins i tot a la zona vilanovina de Miralpeix el 1841.²⁶ El rendiment del vector cerealístic del negoci fou irregular i supeditat als inconvenients dels desordres públics i l'abastiment de gra. Durant tot l'any es produeixen discussions entre els socis, particularment per part de Milà de la Roca, davant l'acumulació de despeses, el retard en les instal·lacions i la manca de beneficis.

El 1838, passat el moment àlgid de la primera carlinada, arriba la maquinària tèxtil i el maig del 1839 s'inicia l'activitat amb les filadores *mule-jennies* adquirides al final a Alsàcia, mentre que el tissatge no ho fa fins a l'any següent.²⁷ El mateix 1839 es modifica la raó social, que passa a ser Ferrer, Gumà i Cia. Francesc Roquer plega de la direcció i es nomena Sebastià Gumà com a primer director, juntament amb el jove Josep Ferrer i Vidal, que ja feia uns anys que treballava a la casa, que esdevé segon director sense participació en el capital. Ambdós tindran una retribució de 500 duros l'any més una participació en beneficis.²⁸ Els socis ara són setze i el capital es fixa en 144.000 duros i la participació no és igualitària. Sebastià Gumà en subscriurà un 7% del total, part que mantindrà en el futur i que, posteriorment, passarà

a la seva vídua. Per acord dels socis, Sebastià Gumà cobra de la primera companyia mil pesos (equivalents a duros) per la tasca de direcció fins aquesta data.²⁹ De fet, la fàbrica no va completar un exercici sencer fins al 1841 i no aconseguí la plenitud de la producció fins al següent.

Probablement, la incorporació de Ferrer i Vidal³⁰ a la direcció ajudà l'empresa a afrontar el cúmul de problemes, començar a fabricar i dotar-la d'una visió empresarial més enllà de la dels socis merament capitalistes inicials. En els seus anys com a administrador al costat de Gumà i en els següents en solitari, Ferrer inicià la seva brillant carrera com a empresari que el portà a establir-se pel seu compte a partir del segon mandat a «la Rambla».

Engegada la producció, a finals del 1839 Milà de la Roca fa unes reflexions o advertències a Sebastià des de Barcelona: «Els pocs operaris capaços de posar en marxa els fils per teixir i fer funcionar els telers estan ja ocupats i encara haurem d'anar a l'estranger, pagar-los el passatge i 12 o 14 ptes./dia i ens pot passar com als Bonaplata que no els funcionaven i els hagueren de retornar a Anglaterra i buscar-ne d'altres. Només és una advertència amistosa però desitjo que l'encerti».³¹

En el mateix sentit, Albert Garcia Balaña³² aclareix que a Vilanova no mancava capital per finançar «aquest estol de nova maquinària cotonera, però el capital humà per fer-la anar des del primer dia [...] hi resultava força més escàs, per no dir inexistent», i dona dades de la migració de personal expert de l'eix del Llobregat que ocupà llocs de treball tècnics i de comandament a les fàbriques locals.

Casimir Martí³³ aporta algunes dades del primer balanç de la Rambla al tancament del 1840, amb activitat parcial: el valor de l'edifici i de la

maquinària era de 689.220 pessetes, la facturació havia aconseguit la quantitat de 332.400 pessetes, les utilitats, 14.865 pessetes, s'havien consumit 6.800 quilos de carbó i s'havien filat 180.000 lliures catalanes de cotó (equivalents a uns 72.000 quilos). Una nota sense data de l'Arxiu Municipal esmentada a la mateixa obra diu, referent al període 1845-1850, que s'ocupaven anualment 270 operaris, amb un cost anual en jornals de 542.000 rals de billó, 6.000 pues de filatures, 101 telers mecànics, dues calderes, màquina d'emmidonar, premses i màquina d'enfardar. La força motriu era una màquina de vapor de pressió fabricada per M. J. i Edward Hall, amb una força de 24 cavalls.

Jordi Nadal i Enric Ribas van estudiar aquesta empresa en profunditat i ofereixen prou dades sobre la seva activitat. En tancar el 1841 s'havien produït 12.082 peces de teixit cru, 1.045 d'estampat i 206.351 lliures de cotó filat. En la primera dècada de funcionament, la més directament vinculada a la gestió de Sebastià Gumà, el negoci funcionà bàsicament mitjançant recursos propis, essent migrats els aliens i deixant poc marge a la inversió en béns d'equipament. En aquest període, la societat presenta un marge de benefici de gairebé el 9% sobre el capital, xifra prou estimable. L'estudi en resumeix l'activitat: «integrava les tres fases successives de la indústria tèxtil. La seva producció era, per tant, diversificada: cotó, filat, teixit cru i teixit estampat, principalment del gènere “guinea”». El cotó i el filat es consumien a la mateixa empresa mentre que els dos últims es col·locaven al mercat.

Per a l'èxit de la industrialització local conflüïren diversos factors:

- Un de geogràfic. La creixent necessitat d'energia

per moure les noves i pesants màquines que els avenços tècnics posaven en funcionament eliminà les ubicacions on l'energia no es produïa o era de difícil importació, bandejant les localitzacions no properes a cursos fluvials o al comerç marítim, única manera eficient de transportar el carbó mineral d'Anglaterra. Aquest fet per si sol eliminava molta competència d'altres ciutats i eren condició necessària per als nous establiments fabrils, però no suficient.

- El capital. A molts indians, les independències sud-americanes de les primeres dècades del segle xix els feien desconfiar del poder de la metròpoli, fet que s'afegia al cansament de la vida caribenya i la por del còlera o del compliment dels objectius de negoci, i optaven per tornar a casa, alguns amb les butxaques plenes.
- L'obertura del comerç amb Amèrica el 1778 havia generat una època d'esplendor en l'agricultura, el comerç i la indústria dels boters que s'estengué al llarg d'una bona part del segle xix i que contribuï també a l'acumulació de capital i a la disponibilitat per a noves inversions.³⁴
- I el capital humà. Els homes que tornaven d'Amèrica no eren els simples aprenents que havien marxat a col·locar-se a la casa de comerç d'un familiar establert al Carib. Al cap de vint anys d'estada, no solament havien progressat econòmicament sinó que havien après a obrir-se pas davant de mil adversitats, a valorar les noves idees i tècniques aplicant-les al negoci, a establir bones relacions amb l'administració i a crear xarxes de col·laboradors de confiança dalt dels vaixells o als ports de l'exterior.

A la pàgina del costat, la fàbrica de Sebastià Gumà uibcada a la Rambla de Vilanova i la Geltrú, davant del mercat, a la dècada del 1960.

En resum, havien après a crear empresa, disposaven d'un fort esperit emprenedor, fins i tot aventurer, i així com en arribar a Amèrica començaven de zero, també en tornar entraven en un món tèxtil desconegut i s'havien de rodejar de gent capaç de moure fusos i telers mitjançant màquines de vapor.

Tot plegat aconseguí la necessària acumulació de capital, d'esperit i de saber que, buscant rendibilitat, feu possible el salt de l'economia agrícola i comercial a la industrial.

La fàbrica de la Rambla, amb els seus sis primers anys de problemes, constituí l'aprenentatge i el pilar sobre el qual s'aixecaren les posteriors indústries tèxtils de la ciutat. La següent, Amigó, Moncunill i Cia. o fàbrica del Portal, no engegà fins al 1846, i Moncunill havia estat anteriorment a la direcció de «la Rambla». El 1848 entrà en funcionament José Ferrer y Cía. o fàbrica de Mar,³⁵ amb Ferrer i Vidal com a promotor i administrador, forjat també al costat de Sebastià Gumà i afermant el fet pioner de «la Rambla» com a indústria innovadora de la qual, al país, només existia el precedent de la fàbrica Bonaplata (Bonaplata, Rull, Vilaregut i Cia.) de Barcelona, que es constituí el 1832, entrà en funcionament a finals del 1833 i fou incendiada l'agost del 1835.³⁶

El gener del 1843, Milà de la Roca³⁷ ja anticipa que Sebastià Gumà deixa la gestió de l'empresa i passa a la Junta Consultiva, continuant com a soci capitalista. Ferrer i Vidal es fa càrrec de l'administració en solitari, tot i que fa constar a l'escriptura «que queda autoritzat Sebastià Gumà a

“tutelar” la marxa de la societat, ja que és qui més en sap de l'empresa».³⁸ En la nova contracta a partir del 1844, Ferrer rebrà una retribució de 500 duros anuals més un 4% sobre les utilitats i Gumà continuarà amb la participació del 7% sobre un capital que s'ha augmentat fins a 200.888 duros, repartit ara entre disset socis.

La primavera del 1844, l'alcalde Pere Armengol nomena Sebastià Gumà regidor de l'Ajuntament. Aviat comença a tenir problemes de salut i busca remei prenent banys termals, primer a l'Espluga de Francolí i posteriorment en altres balnearis. El 1846, el seu cunyat Joan Domènech li fa consideracions respecte de la gran feinada que ha tingut tirant el carro per posar la fàbrica en marxa i que ara en paga les conseqüències, «millor que es prengui una temporada de repòs», i el convida a casa seva a Barcelona.³⁹

A primers de juliol del 1846, Ferrer i Vidal escriu a Gumà, al balneari, i passa revista al primer semestre vaticinant que podran fer millor balanç que l'any passat. Al cap d'uns dies hi torna per comunicar-li els seus plans: «la maquinària de la fàbrica està envellida i no pot competir amb la que s'està muntant actualment. A la contracta hi ha un nombre excessiu de socis, disset, i algun d'ells amb idees que arruïnarien el negoci. En conseqüència, he pensat en una empresa nova, “a vapor, de teixits fins que es pintarien després, amb pocs socis”, només mitja dotzena entre ells Domingo Vidal i Pelegrí Marqués, gent de confiança, i uns 100.000 pesos de capital. Si a vostè li interessa entrar en aquesta nova, no dubti que procuraré la seva admissió; s'escripturarà d'aquí a



AUTOR DESCONEGUT / ICGC - Fons SACE RF. 648

quinze dies».⁴⁰ A primers d'agost hi torna per lamentar que l'estat de salut de Sebastià no li permeti entrar en el nou projecte.

La cosa s'allargaria i no aniria tan de pressa, però Ferrer ja hi treballava i el novembre següent embarca cap a Marsella i Lió i continua per l'Alsàcia, París i Rouen visitant fàbriques, màquines i tota mena d'instal·lacions tèxtils i constructors de maquinària. Passa a Bèlgica i, finalment, a Manchester, que diu que és el centre dels avenços del món actual. Al cap de més d'un mes de viatge compra la maquinària desitjada i se'n torna cap a casa. De tot plegat en passa nota a Sebastià.⁴¹

A l'inici del 1848, José Ferrer y Cía. és substituïda per Ribó, Ràfols i Cia., que perduraria fins al 1856, amb Pau Ribó i Josep Maria Ràfols d'administradors, continuant Gumà amb la mateixa participació. Ferrer i Vidal, per la seva banda, abandona definitivament «la Rambla» i es concentra en la seva nova fàbrica de Mar, que es dirà novament José Ferrer y Cía. Aquesta es constitueix l'abril del 1849 amb només set socis, quatre dels quals (Pelegrí Marqués, Bartolo Güell, Pau Soler Roig i Pere Triola) compaginarien els accionariats en les dues empreses, mentre Gumà rebutja entrar-hi. Domingo Vidal en seria el principal accionista i Ferrer i Vidal, el segon. No deixa de ser curiosa aquesta doble participació accionarial de quatre socis, dos dels quals ja figuraven el 1833 com a accionistes fundadors de la pionera Roquer, Gumà i Cia.

Nadal i Ribes descriuen el procés d'expansió de la indústria tèxtil a Catalunya i el canvi que es produeix a mitjan segle XIX afavorint algunes localitats costaneres catalanes, especialment la nostra, en detriment d'altres en què la força dels rius era precària. Diuen que, a partir d'aquí, Vilanova «triplica el seu potencial manufacturer entre 1850 i 1861 (els fusos, sempre mecànics, augmenten

de 17.436 a 47.792; els telers, també mecànics, de 359 a 1.107) i passa dels llocs setè i dinovè al tercer [de Catalunya], tant en filats com en teixits. Gràcies a la màquina de vapor, Vilanova es col·locà rapidíssimament a l'avantguarda de la industrialització».⁴² Alguns, com Sebastià Gumà i Ferrer i Vidal, juntament amb els seus socis, així ho van entendre i ho van aprofitar en benefici propi i també comunitari.

El citat Martí diu:⁴³ «l'activitat industrial va ser la promotora principal del desplegament econòmic i de la creació d'ocupació, factors determinants del moviment de la població i de l'expansió urbana. A Vilanova, com a tot Catalunya, la indústria tèxtil ha representat durant llargues dècades, el paper de capdavantera [...]». Per al període 1850-1861, diu que el tèxtil representava el 36% de l'activitat econòmica de la vila i el 75% de la seva activitat industrial. I entenc que es refereix a l'activitat econòmica directa; actualment en consideràriem també la indirecta.

A la mateixa obra, Martí esmenta que, segons la *Gran geografia comarcal de Catalunya*, figuren 9.261 habitants per al 1820 i el cens oficial de l'Estat del 1857 els fixa en 11.395. Veiem un creixement d'uns 2.000 habitants en 27 anys, inferior a l'1% anual, una xifra bastant modesta i que, aparentment, no reflecteix el creixement industrial. Sens dubte hi influeix la mortaldat deguda a l'epidèmia de còlera morbo de l'estiu del 1854, que, segons Josep M. Freixa,⁴⁴ va causar la mort en cinquanta dies de 1.100 persones, mentre que Martí dona la dada de 899 víctimes directes de la malaltia. Evidentment, aquesta destacada incidència demogràfica distorsiona l'efecte del fort procés d'industrialització.

FRANCESC GUMÀ I FERRAN (1833-1912). ESTADA A CUBA, 1850-1871

Raimon Soler,⁴⁵ mitjançant el seu minuciós repàs dels permisos amb autorització de la família per fer el viatge transatlàntic, que s'havia de formalitzar davant de notari, quantifica el volum de l'emigració al Carib i ens permet situar la partida de Gumà dins d'una pràctica prou habitual a la comarca en aquella època.

Dels seus estudis es desprèn que en la declaració prèvia a la partida, en el llarg període 1778-1862, més de la meitat de les professions declarades pels migrants era la de comerciants, tot i que també és possible que, més que la professió d'origen, declarassin la voluntat de professar aquest ofici. En el període 1832-1861 emigraren de la comarca a Amèrica 1.056 persones, el 57% de les quals eren de Vilanova i el 35%, de Sitges. Quan marxa Gumà, a la dècada 1850-1859, ho feren 258 persones del Garraf, és a dir, una mitjana de 25,8 l'any, el 75% de les quals marxaren al Carib, i dels vilanovins, la majoria a l'Havana o a Matanzas. Majoritàriament, eren homes acollits a l'altra banda de l'Atlàntic per família propera: germans, oncles o fills. I els motius eren ajudar o integrar-se en una casa de comerç. És important ressaltar que, en el període 1778-1820, el principal origen dels migrants catalans era Barcelona (24%), seguida de Vilanova (20,3%), Sitges (12,4%) i Mataró (12%). És a dir, en proporció, l'emigració des de la costa del Garraf va fer la principal aportació d'efectius catalans al fenomen migratori abans del 1820. I cal considerar que aquesta nombrosa emigració era principalment per complementar i ajudar l'important fet comercial vilanoví a una banda de l'oceà i a l'altra, més que no pas deguda a la penúria o precarietat laboral a la comarca. És paradigmàtic el cas de la família

Samà, amb els germans Salvador i Joan Samà Martí,⁴⁶ comerciants de la mateixa empresa, un a l'Havana i l'altre a Vilanova.

Francesc Gumà i Ferran neix a Vilanova el 27 de març del 1833, tercer fill i primer baró d'un total d'onze germans. A tretze anys, marxa a estudiar a Barcelona, a l'Institut Barcelonès,⁴⁷ on ingressà com a intern sota la tutoria de l'oncle Marià Ferran, i no viatja a Vilanova ni per Nadal, només per Carnaval i a l'estiu. Hi va fer dos cursos, fins a l'estiu del 1848, acreditant una qualificació d'excel·lent al final del primer.⁴⁸

Quan torna a Vilanova, el pare, Sebastià –que, allunyat de la gestió de la fàbrica, manté el comerç ultramarí mitjançant Gumà Hnos. y Cía.–, escriu al germà Josep,⁴⁹ a Matanzas, per demanar-li si es faria càrrec de Francesc, a qui voldria enviar a l'illa. I aquell, d'acord amb l'altre germà, Gregori, li contesta que seria millor que l'ocupés a Barcelona o que li intentés donar una carrera, cosa que li seria més útil, ja que allà tot és molt complicat, però que, si ve, ell se n'ocuparà. El carteig s'allarga durant l'any 1849 i, de passada, Josep expressa el seu desig de tornar a Catalunya aviat perquè vol donar una millor educació als seus fills, cosa que posa en evidència que les coses no es veuen de la mateixa manera a una banda de l'Atlàntic i a l'altra...

L'amic de la família Pau Soler i Morell viatja a Matanzas i posa en coneixement de Josep Gumà que Sebastià és a Barcelona, on continua els tràmits per embarcar el fill cap a Cuba, negociant el preu del passatge Barcelona-Matanzas en cent pesos. Finalment, Francesc Gumà i Ferran s'embarca el 18 d'octubre del 1849, fa escala a Màlaga el 3 de novembre i, després de brindar amb la tripulació en travessar per primer cop la línia del tròpic, arriba a Matanzas⁵⁰ al cap de 52 dies de



AUTOR DESCONEGUT / ACGAF - Fons M. FENIX



AUTOR DESCONEGUT / ACGAF - Fons M. FENIX

A la pàgina del costat,
diferents perspectives de
la fàbrica de la Rambla a la
dècada dels cinquanta.

viatge. Es col·loca d'aprenent sense sou al magatzem de Pujol i Cia., integrat per l'oncle Josep i el parent Pujol, i sembla estar prou satisfet portant els llibres de la casa i assabentant-se de com funciona el negoci. El pare li escriu que no es preocupi, que inicialment el salari serà baix, «però que amb el salari no és suficient per fer fortuna».

A primers de maig, Sebastià pateix un fort dolor al costat i, malgrat que, d'acord amb els metges, li apliquen «7 sangries, 4 dotzenes de sangoneres i un vesicatori»,⁵¹ mor el 7 de maig del 1850.

Francesc Gumà i Ferran, en endavant Gumà, progressa adequadament i comença a volar sol, aprenent de la vida, del comerç, de les finances i dels negocis en general. En la seva qualitat de fill més gran, hereta del seu pare, cosa que li permet d'associar-se amb la casa on treballava, de la qual ben aviat assumeix el càrrec de director.⁵²

Gumà veié per darrera vegada el seu pare a setze anys, abans de marxar a Cuba, i aquest va morir al cap de quatre mesos d'haver-hi arribat. Quan torna a casa per primer cop, el pare ja feia set anys que era mort. A mitjan 1856 anuncia el seu prometatge amb Cristina Surís i Surís, nascuda a Cuba, de família oriünda de Lloret de Mar. I el mateix any, el germà Casimir, que estava col·locat a la fàbrica de la Rambla de Vilanova des d'inicis del 1852, també migra a Matanzas, on s'integra a la mateixa empresa que Francesc i aviat constitueixen una nova societat.

Gumà viatja a Catalunya a primers del 1857 parant a Vilanova i a Barcelona, on la mare vídua passa llargues estades a casa de Marià Ferran, i a Lloret de Mar, a conèixer la família de la futura muller. Des de Matanzas, Casimir i Pere Pujol el posen al corrent de l'onada de prosperitat que corre per Cuba amb la constitució de noves i importants societats, el Banco de San Carlos, Fomento

de Matanzas, Caja Mercantil y Industrial, una asseguradora... Per altra banda, l'oncle Josep és a Barcelona, on dirigeix la construcció d'un nou vaixell per a la companyia; pujarà a 19.500 duros.

A finals d'estiu retorna a Matanzas. La mare, que continua amb la participació accionarial del 7% a la fàbrica, que ara gira a nom de Gispert, Soucheiron y Cía., l'assabenta del balanç del 1857 i els números no són bons, ja que han baixat les vendes i s'han produït pèrdues, però han millorat la tresoreria i han pogut saldar un préstec amb la Caixa Barcelonesa pel qual pagaven un 6%.⁵³ Segons escriuen Nadal i Ribes, aquest exercici és l'únic en què «la Rambla» tanca amb pèrdues, 9.695 duros, dins del període per ells estudiat, 1841-1861.⁵⁴

Malgrat que mesos abans havia expressat que preferia que es casés amb una vilanovina, «que n'hi havia de guapes i riques», la mare Marina beneeix el casament de Gumà amb Cristina Surís,⁵⁵ cosa que fa efectiva el 24 de març següent (1858), gairebé a l'edat de 25 anys, a l'ermita de la Verge de Montserrat, a la vall del Yumurí.⁵⁶ En escrits posteriors, Marina entén que el casament l'afavorirà en els negocis, ja que sembla que la família Surís està ben situada. També lamenta que aquest any no ha cobrat res de la fàbrica, que el vi no ha funcionat gaire bé i que haurà de passar amb el producte dels lloguers. Mentrestant, Casimir prova d'establir-se per la seva banda a Cárdenas, però l'aventura dura pocs mesos i aviat torna a Matanzas, on Gumà l'ha requerit per al seu negoci, que sembla pròsper.

Josep Coroleu⁵⁷ relata els detalls de les actuacions públiques de Gumà a Matanzas. A part de la incorporació a l'exèrcit per actuar contra les primeres accions dels insurrectes cubans i l'ajuda a les víctimes d'un cicló que assolà la ciutat de

Matanzas, resulta d'especial interès per al vessant econòmic que ens interessa el seu nomenament com a cònsol del Tribunal de Comerç, també vocal de la sucursal del Banco Español i la seva reeixida actuació en la profunda crisi del Banco de San Carlos, del qual resultarà nomenat president. Sens dubte, aquestes intervencions en esferes financeres complementaren els seus coneixements de l'activitat comercial a la qual es dedicava principalment i l'ajudaren a aprofundir en el funcionament dels negocis i els mercats financers, cosa que aprofitaria en el futur.

A inicis del 1860, Pujol y Cía. passa a anomenar-se Francisco Gumà y Compañía, societat comercial, armadors, consignataris i propietaris d'alguns velers, amb signatura de Gumà i Casimir.

A finals del 1863 viatja a Vilanova, on realitza una curta estada. Més llarga serà la que farà l'abril del 1865, sojornant a Vilanova i a Barcelona, però fent també un llarg viatge a Marsella, on el requeria un conflicte comercial amb uns anglesos per l'entrega d'un carregament de sucre.

En els seus dies a Vilanova, Gumà manifesta verdader interès pels temes ciutadans i promou accions directes i se'n responsabilitza, com la façana del temple de Sant Antoni, dotar de bancs i arbres la rambla Principal, i el que serà el seu primer tema estrella, la prolongació de la Rambla cap a mar en línia recta, un tema en el qual serà bel·ligerant i que l'ocuparà durant força anys quan retorni definitivament a Catalunya.

Llavors, a Vilanova encara no es deixaven sentir els efectes de la nova infraestructura ferroviària que just aquell any s'acabava d'inaugurar a Vilafranca i que travessava tot el Penedès interior. La ciutat continuava produint vi i aiguardent i comerciant-hi, construint botes i embarcant-les cap a Amèrica. En general, disposem de poques

dades de la producció vitivinícola i del moviment comercial de vaixells a la platja vilanovina, tot i que sembla evident que la dècada del 1860 fou de les més brillants. Albert Virella⁵⁸ cita les que aporta Josep A. Garí:⁵⁹

Any	Botes	Hectolitres
1845	24.000	116.500
1857	50.000	242.700
1860	43.675	212.000

I escriu: «L'eufòria exportadora encara duraria uns anys, però no gaires. S'havia arribat a màxims que difícilment tindrien repeticions. Vilanova era un empori del vi, els diners corrien a desdir i els optimistes li deien “l'Havana Xica”». També cita l'escrit de Josep Guasch al diari local:⁶⁰ «Vilanova, en el període del 1850 al 1866, estava prosperant i creixent a passes agegantades, la indústria vivia sola, l'agricultura era la riquesa del país i el comerç la vida dels vilanovins [...] hi havia a la nostra vila comerciants de reputada anomenada ..., que arriscaven un immens capital exportant vins y licors a la Gran Antilla», i també diu que les cases comercials propietàries de velers que feien la carrera d'Amèrica gaudien d'un crèdit excel·lent i tenien les oficines centrals a Barcelona. Hi afegim que entre els vins que els Gumà comerciaven a les Antilles destacaven els produïts per Antoni Gibert, que es venien bé de preu.⁶¹

A la indústria dels boters, amb fama de feina ben feta, encara els duraria uns anys la bona època. El mateix Virella escriu unes pàgines més endavant: «L'any 1875 els boters eren 400 i el 1881, quan la inauguració del ferrocarril, s'hi comptaven uns sis-cents oficials boters, distribuïts en nombroses botigues de molt diversa importància», ja

que sembla que els seus productes, les botes, es venien a diversos llocs de la Península, i cita Raho-la en l'obra *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII*: «ja que era gran la fama dels boters en la perfecta construcció i solidesa dels seus bucs».

Però a la ciutat era notori que Vilafranca havia guanyat la partida del ferrocarril i la consumació del fet començava a alertar sobretot els comerciants de la platja. De mica en mica s'anà prenent consciència que la nova línia canviaria l'estructura del negoci comercial de Vilanova i que podia acabar-se el fet de ser el port del Penedès i de les terres interiors. El camí del vi i l'exportació s'anirien derivant cap al port de Barcelona i fins i tot al de Tarragona (en aquell temps, la suma d'ambdós ports representava al voltant del 90% del comerç marítim de Catalunya amb l'exterior), i, per a més inri, els vilanovins aviat havien de veure que el camí més curt cap a ambdues capitals era transitar el mal camí, ple de rocs, desnivells, esllavissades i perills, que els duia fins a Vilafranca per agafar allà el modern tren cap a Barcelona o Tarragona. A la carretera fins a la capital encara li faltaven alguns anys.

El port de Barcelona ja era en aquell temps un verdader port, dotat dels avantatges tècnics de l'època, res a veure amb l'embarcador de la platja de Vilanova. El port de la capital tenia des de feia molts anys permís de comerç amb Amèrica i estava nodrit pels productes que generava la mateixa ciutat, els que li arribaven per les línies ferroviàries ja en funcionament (Mataró des del 1848; Granollers, 1854; Martorell i Baix Llobregat, 1859; Manresa, la vall del Llobregat i fins a Lleida, 1860) i el cabotatge dels petits ports o embarcadors catalans. Més enllà del tràfic de mercaderies, la centralització a Barcelona de les diferents línies ferroviàries no feia més que engrandir el paper de la

capital com a subministradora de serveis.

El de Tarragona ja estava connectat cap a l'interior amb el ferrocarril de Reus i Montblanc, i era prevista ben aviat la seva connexió amb la línia que s'estava construint des de València (que aquell any ja arribava fins a Ulldecona pel sud i estava construïda d'Amposta a Tarragona; pràcticament només faltava fer un pont sobre l'Ebre per Tortosa, cosa que no arribaria fins al 1868). Llavors, Reus era una de les principals ciutats del país i un centre exportador de primer ordre de vins, aiguardents, avellanes i cereals mitjançant l'embarcador de Salou, primer, i de Tarragona, després. Posteriorment, la connexió Montblanc-Lleida es complicaria més del normal i no arribaria fins al 1879, però en aquell moment la previsió era molt millor: Tarragona preveia aglutinar ben aviat el comerç dels productes agrícoles del Camp i de les Terres de Lleida menjant-se l'embarcador de Salou.

Era clar que, a Vilanova –malgrat «l'empori» a què es referia Virella–, el panorama era ombrívol a mitjà i llarg termini. Perillaven la indústria dels boters i el comerç exportador des de l'embarcador de la rada, i, fins i tot, podria arribar a perillar l'abastament de la indústria tèxtil, que podria anar a buscar localitzacions més ben comunicades. Gumà, de la mà de la burgesia vilanovina, començà a copsar les grans preocupacions de la ciutat.

Poc abans d'emprendre el viatge de retorn a Cuba, el seu cunyat Manuel Carreras Girona (casat amb Manuela Gumà) li participa que ja ha entregat a Cristòfol Raventós Soler «els documents del seu encàrrec» i que ell renuncia a la quantitat interessada, 20.000 rals.⁶² No especifica quin és l'encàrrec; podria tractar-se d'un possible negoci, però cal saber que el 1865 és l'any en què Raventós acaba el seu primer estudi sobre el ferrocarril que serviria de base al seu posterior projecte del



1873 i en el qual també participava Carreras, que li avançà alguns diners, i que durant uns anys rivalitzà durament amb el projecte de ferrocarril econòmic de Gumà i Xaudaró. És possible que Francesc Gumà, el 1865, estigués embolicat amb el projecte de Raventós? No ho he pogut esbrinar.

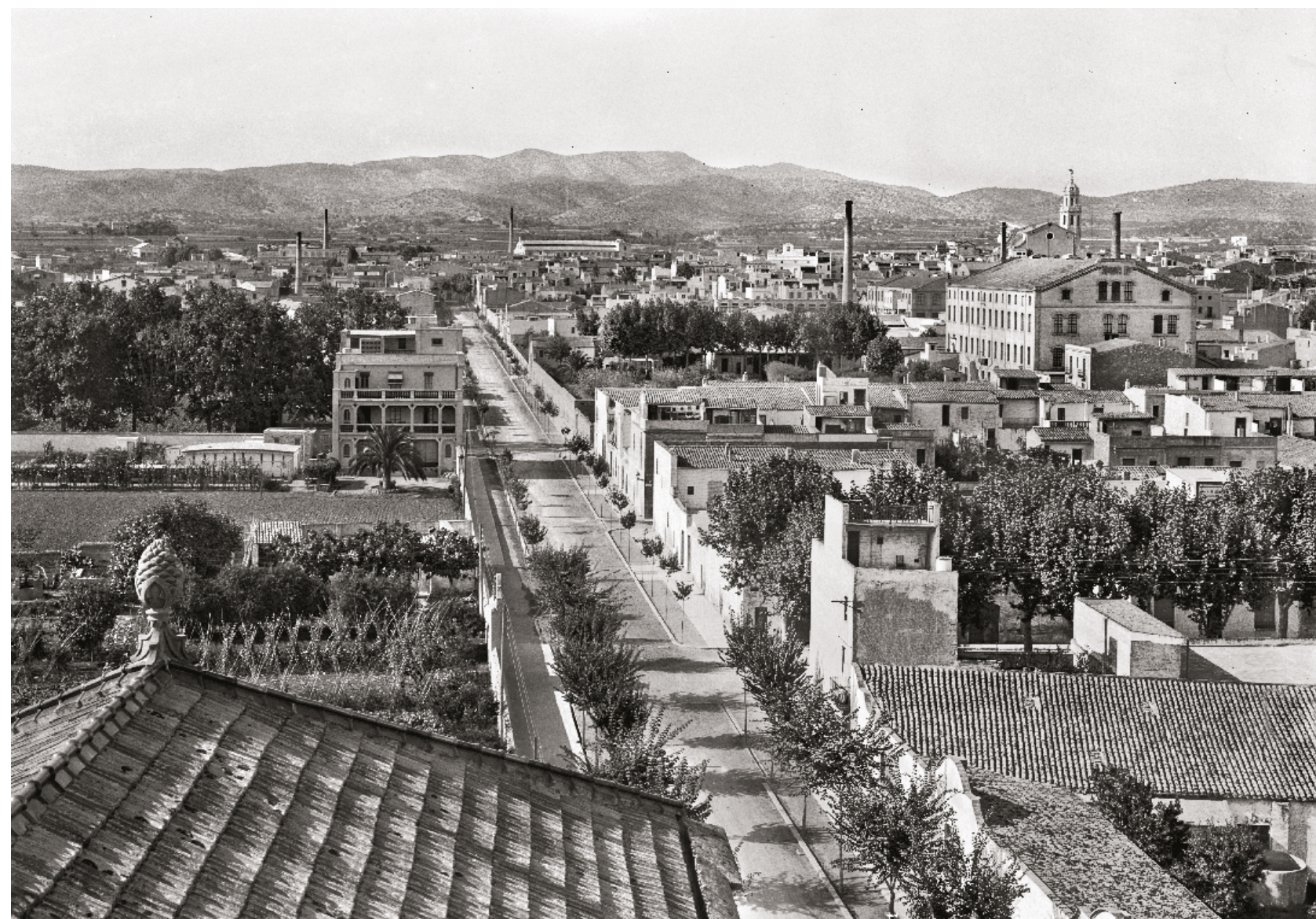
Ja a Cuba, el 1866 es retroba amb el seu germà petit Joaquim, que, després d'un parell d'anys formant-se als Estats Units, s'hi acabava d'establir integrant-se els tres germans a Francisco Gumà y Cía. a les ordres del primogènit. Ambdós germans menors també fan allà la seva contribució a l'exèrcit, cosa que s'allargarà durant anys, ja que la situació política i militar a l'illa es va embolicant.

Precedida d'una greu crisi financera, amb fortes pèrdues i suspensions de diverses companyies ferroviàries que arrossegaren alguns bancs, el 1868 es produeix a Espanya la revolució La Gloriosa i esclata a Cuba l'anomenada Guerra dels Deu Anys per la independència de l'illa, embarcant-se importants contingents de tropes cap al Carib. Fou una guerra en la qual, per la part insurgent, es barrejaven diversos interessos: cubans i criolls maldaven per la independència econòmica de la monarquia espanyola, que tractava amb severitat la colònia, controlant el comerç i imposant forts gravàmens a l'exportació i a l'activitat econòmica;

les ànsies de llibertat dels esclaus negres, que s'aliaven amb els mateixos criolls; i la voluntat d'alliberament nacional dels cubans autòctons, vist el que havia passat a les colònies d'Amèrica del Sud. La guerra acabaria oficialment el 1878 sense aconseguir cap de les parts en conflicte.

L'octubre del 1869, el cunyat Masip⁶³ escriu a Gumà que la família s'ha traslladat de Vilanova a Barcelona a causa dels greus incidents ocorreguts a la vila i que hi ha notícies de conspiracions per totes bandes. Però també aprofita per felicitar Gumà, a qui han tocat 100.000 pesos a la loteria, una petita fortuna, tot i que probablement el premi era compartit amb els altres dos germans. Els cunyats Antoni Font, Manuel Carreras i Bonaventura Sans també el posen al corrent de la mala situació del país i que s'envien voluntaris a Cuba per pacificar-la.

A inicis del 1870, Gumà, esperonat per la mala salut de l'esposa Cristina, amb la clara intenció de retornar aviat a la Península, i probablement també perquè Cuba li va quedant petita, potser s'ha cansat de viure a la colònia o ha fet prou diners i pensa en un agradable retorn i comandar els negocis des de la metròpoli, liquida Francisco Gumà y Cía, abandona la gerència del negoci i es constitueix la nova Gumà Hnos., comandada per Casimir i Joaquim.



JOAN ARTIGUES CARBONELL / ANC - Fons JOAN ARTIGUES CARBONELL

A la pàgina de l'esquerra, Francesc Gumà Ferran i Cristina Surís Surís vora l'any 1860. En aquesta pàgina, la rambla de Samà amb una

vista general de les xemeneies de les tèxtils de Vilanova des del col·legi dels Escolapis el 1927.

El maig rep dues cartes de l'Havana i de Barcelona⁶⁴ que evidencien que ha entrat en contacte amb Aleix Soujol, un dels principals promotors del tramvia a la Ciutat Comtal.⁶⁵ Està al corrent que aquest és el titular de la concessió del tramvia de Barcelona a Gràcia i dona a entendre que Gumà ja té participació en la societat que ha de començar les obres i que, fins i tot, és membre de la directiva. Els vilanovins Pau i Leandre Soler Morell, el cunyat Pujol i l'empresari establert a Matanzas Josep Baró també hi estan involucrats. Més endavant, Gumà queda assabentat de l'inici de les obres d'aquest primer tramvia i també de les reticències d'alguns dels socis envers Soujol. Tot i això, sia per negocis sia per problemes de salut d'ell o de la família, Gumà decideix ajornar el viatge fins a mitjan any següent.

El germà Joaquim, de viatge a Barcelona via Nova York –on veu Emilio Puig–⁶⁶ i París, facilita notícies internacionals de primera mà a Gumà, comentant-li la seva gran preocupació, i la dels francesos, per la declaració de guerra entre França i Prússia, vaticinant la caiguda de Napoleó, i que, si això passa, a Espanya vindrà la República. Ho diu en una carta datada a París el 7 d'agost del 1870⁶⁷ i fou clarivident: Napoleó III caigué el 2 de setembre del 1870 i la Primera República Espanyola es proclamà el febrer del 1873.

L'octubre següent, Joaquim és a Madrid, on es reuneix amb Soujol, que li avança el seu pròxim viatge a Cuba, on anirà a petició de Gumà. I el desembre, mentre Joaquim és a Vilanova, queda assabentat que Soujol ha arribat a Cuba en companyia de Gallo i Pla, i, suposadament, s'ha reunit amb Gumà.⁶⁸ La relació de Gumà amb Aleix Soujol és més que evident, anterior al seu retorn a casa; com a mínim tenia a veure amb els tramvies a Gràcia i sembla que Soujol l'introduí en

aquest ram de negoci. Si la tardor del 1870 ja parlaven del ferrocarril, està per demostrar.

Encara la vigília de Nadal hi ha una interessantíssima carta de tres cunyats de Gumà des de Vilanova, Carreras, Masip i Sans,⁶⁹ que diuen: «Estem convençuts que el comerç del vi amb les Antilles és un bon negoci i pensem dedicar-nos-hi i esperàvem el teu viatge cap aquí per parlar-ne. Busquem algú que ho porti i que també aportí capital per crear una mercantil. Hauríem de tenir una persona i casa exportadora a Barcelona. Si tu vens i resideixes allà, ningú millor que tu per ser-ho. Ens agradaria saber la teva opinió. Hi posaríem 10.000 pesos cadascú i, si tu hi entres, en total seran 50.000 (crec que també compten amb Pere Pujol). La casa de Matanzas i la de Gassol a l'Havana també hi podrien posar 10.000 pesos cadascuna. Si en lloc de residenciar-te a Barcelona ho fessis a Vilanova, et cediríem la direcció de l'empresa. Tot plegat ho comentarem amb Joaquim quan vingui de València. Pensa que aquest any la casa de Raldiris ha embarcat 13.000 pipes i ha guanyat 40.000 pesos! T'ho diem amb temps perquè puguis negociar a l'Havana i Matanzas. I tingues present que un tren de Vilanova al port de Barcelona és imprescindible!».

El juny del 1871, Gumà compra quatre passatges (fills vius: Mercè (1858), Odila (1861) i Sebastià (1864)) cap a Barcelona –en paga 748 pesos–, tanca el seu llibre de caixa a Matanzas, retira el saldo de 2.619 pesos⁷⁰ i el dia 17 emprèn el viatge de tornada a casa.



JOAN ARTIGUES CARBONELL / ANC - Fons JOAN ARTIGUES CARBONELL

La rada de Vilanova va assolir el seu apogeu exportador de vins i destil·lats en el període 1850-1875. En aquesta imatge, botes i boters a la platja de Vilanova el 1875.



E. LAPLANTE / BMVB

La producció de sucre era la principal activitat econòmica de Cuba al segle XIX. Reproducció d'una làmina de l'Ingenio Acana, propietat de

D. J. Eusebio Alfonso, el 1857. Hi figura una locomotora molt semblant a les posteriors de la línia VVB, amb apartavaques i gran xemeneia.

ANTECEDENTS FERROVIARIS VILANOVINS

El coneixement per part de Gumà del sector ferroviari s'havia anat construint per fases. A la Península, el primer ferrocarril procedent de Mataró arribava a Barcelona el 28 d'octubre del 1848, dia en què Gumà ja feia un parell de mesos que havia acabat els estudis a la capital i era a Vilanova, per la qual cosa cal suposar que, si va arribar a veure algun tren abans d'embarcar-se cap a Cuba l'octubre següent, devia ser escadusserament i gairebé per casualitat. I el més probable és que no n'hagués vist mai cap i, encara menys, haver-hi pujat.

EL FERROCARRIL A CUBA

A Cuba, el 1849 feia anys que funcionava el primer tren espanyol i de l'Amèrica del Sud –el tram l'Havana-Güines de més de cinquanta quilòmetres, inaugurat l'any 1837–, i hi havia una petita xarxa ferroviària. Posteriorment s'amplià amb una certa rapidesa amb participació de tècnics francesos i britànics que bàsicament desenvoluparen dues malles regionals, una entorn de l'Havana i l'altra precisament entorn de Matanzas el 1843. I el 1848 ja es connectaren les dues xarxes i es podia viatjar en tren des d'una ciutat a l'altra, que disten més de cent quilòmetres, i aviat també es connectaren amb Cárdenas. Gumà tenia diàriament un bon exemple del gran avantatge que suposava el transport terrestre mitjançant ferrocarril enfront dels anteriors carros tirats per cavalls, mules o bous per camins sovint impracticables. Malgrat que el traçat de la primera línia fou dirigit per enginyers americans, les locomotores que s'adquiriren foren angleses, però no van

donar bon resultat i van ser substituïdes aviat per altres de nord-americanes, fet que podria haver tingut la seva repercussió al cap d'unes dècades en la decisió de Gumà d'optar per material d'aquest origen.

La infraestructura ferroviària era promoguda i patrocinada bàsicament pels hisendats productors de canya i sucre, i concebuda més per a mercaderies que no pas per al transport de viatgers, tot i que també. L'any 1869 ja hi havia més de 1.100 quilòmetres de ferrocarril en funcionament i estaven connectades les principals ciutats de la banda occidental de l'illa, la més poblada: l'Havana, Matanzas, Santa Clara i Cienfuegos.

A mitjan segle XIX, els problemes financers del sector ferroviari cubà no estaven ni de bon tros tan mediatitzats per l'actuació de l'Estat (que era a Madrid, a molts quilòmetres i dies de distància) i es resumien en les necessitats dels propietaris de plantacions i d'ingenios o indústries, espanyols o criolls, que negociaven directament amb els virreis enviats des de Madrid. El diferent origen de la promoció de les empreses i una major flexibilitat o accessibilitat a l'administració podrien ser motius que haguessin afavorit la més ràpida expansió ferroviària a l'illa que no pas a la metròpoli.

EL PLET DE VILANOVA AMB MARTORELL I LA LÍNIA PER VILAFRANCA

L'abril del 1865, quan Gumà embarcava cap a casa per penúltima vegada, el tren de Martorell just arribava per primer cop a Vilafranca del Penedès i Tarragona provinent de Barcelona. No havia

estat fàcil aconseguir-ho, ja que pel camí s'havien viscut una sèrie d'embolics i vicissituds per determinar els concessionaris i el traçat que havia de tenir la connexió entre Barcelona i Tarragona, si per la costa o per l'interior. Ho intentarem resumir succintament, d'acord, bàsicament, amb Pere Pascual,⁷¹ el principal historiador de la cosa ferroviària a casa nostra.

L'abril del 1851, el vilanoví Magí de Grau i Figueras, fill d'un anterior alcalde de Vilanova, sol·licità la concessió de Barcelona a Tarragona per la costa i, sense aparents problemes, l'obtingué provisionalment el mes següent, amb un termini per presentar el projecte i reunir el capital. Com era bastant habitual llavors en aquesta mena de negocis, la concessió s'efectuà sense haver-hi projecte i es va concedir un termini per redactar-lo.

Però les coses no van sortir prou rodades.

El juliol del 1850 s'havia constituït la companyia Camino de Hierro del Norte, que obtingué la concessió de Barcelona a Granollers, hereva d'un intent de ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses al port de Roses per a l'explotació de les mines de carbó. Entre els socis principals destacaven Girona Hermanos, Clavé y Cía.⁷² i Manuel de Llerena. Al cap d'un parell d'anys des de Barcelona s'impulsà la línia cap a Saragossa i es demanaren subvencions oficials, que resultaren inferiors a les previstes i una part dels promotors abandonaren. Llavors hi entraren els Girona i Llerena, que renunciaren al Consell de la línia de Granollers i iniciaren les obres cap a Saragossa, construint a càrrec seu el tram de Montcada a Sabadell, que obriren al trànsit el 1855. També el 1852 es va fundar Caminos de Hierro del Centro, que va adquirir a Michel de Bergue (germà de Charles) la concessió que tenia per a la línia de Barcelona a Martorell. Els promotors «tenien la

intenció de prolongar-la fins a convertir-la en una de les tres grans línies del sistema ferroviari català, bé en direcció a Igualada, Lleida i Saragossa, o bé en direcció a Vilafranca del Penedès i Tarragona»⁷³ per enllaçar cap a València. I, amb aquesta sana intenció, ja projectaren el tram Barcelona-Martorell de doble via, cosa insòlita a l'època.

Tot plegat tingué repercussió en la línia de Martorell i en la de Vilanova. A conseqüència de la construcció cap a Sabadell, Manresa, Lleida i Saragossa, els de Martorell es veieren forçats a abandonar el projecte cap a la capital aragonesa per Igualada. El juny del 1859 arribarien al centre de Martorell després de construir trenta quilòmetres de doble via amb un cost d'uns 9,5 milions de pessetes, una quantitat impossible de rendibilitzar quan la població de Martorell era de 4.317 habitants i els pobles agrícoles establerts al llarg del Llobregat eren molt lluny de les populosos poblacions que coneixem avui dia. Conscients que la curta línia tenia poc futur si no es perllongava cap al sud –cosa que s'evidencià ja en el període 1860-1864 amb xifres d'explotació gens favorables–, els promotors entengueren que havien d'abocar els seus esforços a combatre la concessió de la línia Barcelona-Vilanova-Tarragona.

El mateix 1852, Jaume Ceriola, important financer català establert a Madrid, sol·licita la concessió de Martorell a Reus (no pas a Tarragona) per Vilafranca i l'obté a finals d'any, amb la qual cosa entrava en clara competència amb la concessió obtinguda per Magí de Grau un any i mig abans, establint-se el conflicte entre la línia de la costa i la de l'interior, que tardaria deu anys a resoldre's.⁷⁴ Ambdues concessions estaven subjectes a determinades condicions de redacció del projecte i d'aplegar capital que en principi cap d'elles acomplí. El projecte vilanoví es completà el

1853 i era signat per Joaquín Núñez de Prado Fernández, que l'any anterior havia elaborat el traçat Reus-Tarragona, i Francisco Javier Boguerin Acevillo, enginyers. A Barcelona, la línia partia de l'Horta de Sant Bertran, a tocar del port, i anava per la Bordeta cap a l'Hospitalet i les Costes. Des de Sitges, passava pel coll de la Mata i Vilanoveta fins a l'estació de Vilanova, que situaven entre la vila i la Marina.⁷⁵ Fou aprovat, declarat d'utilitat pública i concedit definitivament el 5 de juliol del 1854. A més, De Grau interposà un contenciós contra la concessió a Ceriola d'una línia paral·lela a la seva, plet que guanyà, però el Govern no acceptà la resolució, cosa que equivalia a deixar subsistents les dues concessions.

Passava el temps i quedava clar que tant l'un com l'altre actuaven a títol particular, sense el capital suficient al darrere, i amb la intenció de revendre posteriorment la concessió que obtinguessin, cosa que, lògicament, havia d'incrementar els costos de construcció. Paral·lelament, promotors valencians demanaren la concessió d'una línia València-Tarragona-Barcelona, amb petició de subvenció a l'Estat. Aquest va resoldre l'afer atorgant subvenció al tram València-Tarragona i es rentà les mans de com arribar fins a Barcelona.

De Grau intentà constituir una societat per tirar endavant el projecte i a inicis del 1857⁷⁶ es reuní una junta presidida per Joan Samà i Martí, amb Josep Ferrer Vidal, Pelegrí Marquès, Pau Soler Morell i altres representants de la burgesia local, i s'arribaren a subscriure més de 5.000 accions. En paral·lel, el Crèdit Mobiliari Barcelonès (CMB) negocià la compra de les concessions als dos rivals a canvi de 500.000 pessetes per a Ceriola i 990.000 per a De Grau, d'acord amb les despeses acreditades fins llavors per cadascun d'ells, i constituí la societat Ferrocarrils de Tarragona a

Barcelona amb un capital de 27.000.000 pessetes, sense especificar per on passaria la línia. Quan la junta constituïda a Vilanova demanà el desemborsament del primer dividend passiu del 5% corregué la veu que el CMB podia actuar també de mer intermediari amb l'objectiu de revendre un altre cop la concessió, afegint-s'hi una nova prima. L'aportació de capital s'estroncà de cop i hi va haver d'intervenir l'autoritat governativa, que n'ordenà la devolució, amb la qual cosa el comptador tornava a zero.

La davallada conjuntural de la borsa i les dificultats de l'explotació d'altres curtes línies actives posaren de manifest que el país no disposava de prou capital per finançar la construcció de dues línies i ajudà a avortar l'operació. La indecisió i les contradiccions del Govern, personificades en el ministre de Foment Conde de Guenduláin, també hi ajudà tant com pogué, deixant transcórrer tot l'any 1858.

A inicis del 1859, el concessionari CMB tornà a la càrrega i negocià i pactà amb la companyia del Centre que es faria la línia des de Martorell. Es concediria a De Grau i a Ceriola, mancomunadament, i es demanaria al Congrés que ho convertís en llei. El juny, després d'una esmena del diputat Núñez de Prado –un dels redactors del projecte–, les Corts aprovaven la concessió de Tarragona a Barcelona «directament o per Martorell» (!) a De Grau i Ceriola i sense subvenció, declarant caducades les antigues concessions. És a dir, només quedava clar que qualsevulla de les opcions s'hauria de finançar amb capital privat, ja que el Govern es declarava incapaç de resoldre un conflicte que continuava vigent i les obres s'endarrerien *sine die*.

L'any següent, Magí de Grau continuava fent propaganda a favor de la costa i publicava estudis favorables a Vilanova amb arguments coneguts:

A, la comarca de la costa tenia 24.875 habitants per 12.922 del Penedès; B, la contribució fiscal agregada de la costa era de 292.500 pessetes contra les 132.500 de les «comarques estacionàries»; C, la distància Barcelona-Tarragona per l'interior era de 103,4 quilòmetres i per la costa, de 90; D, la costa no tenia desnivells i per l'interior s'arribava a 245 metres de cota a Vilafranca. Els del Centre replicaven que el Baix Llobregat s'inundava i que la línia pendent de construir per l'interior només era de 73,4 quilòmetres, ja que fins a Martorell ja estava feta, cosa que implicava la necessitat de mobilitzar un pressupost real sis milions de pessetes inferior –tot i que l'agregat de la línia Barcelona-Martorell-Tarragona era tres milions de pessetes més car per l'interior. El cost per quilòmetre era molt similar.

Les forces semblaven massa igualades i d'alguna manera s'havia de desempatar. Els del Centre feia temps que havien començat a lligar aliances per reforçar la seva posició: per una banda, divulgaren entre els industrials d'Igualada, paperers de Capellades i la Pobla de Claramunt, un possible ramal que des d'Igualada enllacés a prop de Sant Sadurní amb la línia de Vilafranca, i per l'altra, feren veure a l'influent diputat Pascual Madoz⁷⁷ que aquests podien decantar la balança. I Madoz utilitzà tota la seva influència intel·lectual i política per saldar la qüestió, mobilitzant la comarca de l'Anoia a pressionar pel seu enllaç. A Igualada es constituí una comissió i, amb la promesa de l'exministre que la línia Tarragona-Barcelona aniria per Martorell, induí els ajuntaments anoiencs a l'aliança amb els viticultors del Penedès i que formulessin peticions al Govern, cosa que feren.

La depressió del mercat de capitals, escaldats amb els negocis ferroviaris, que no acabaven de donar prou rendibilitat, la decisiva influència de

Madoz sumant Igualada a Vilafranca i els interessos de la companyia del Centre determinaren el resultat final.⁷⁸ El CMB pactà amb aquesta companyia el traspàs de la concessió, el Centre agraí les gestions a Madoz i aquest conclogué declarant que s'havia d'anar per Martorell, ja que «els pobles de la costa ja tenen condicions naturals per al progrés». El traspàs de la concessió es va resoldre definitivament el 14 de juliol del 1861, deu anys després de l'obtinguda per De Grau. La companyia de Martorell guanyava la batalla i millorava substancialment les seves perspectives, aconseguint la concessió de setanta quilòmetres més de via i donant sortida a la petita i ruïnosa línia que ja arrossegava pèrdues i que, en cas contrari, albiraria un trist futur. I cal dir que la nova companyia que es constituí, Ferrocarrils de Tarragona a Martorell y Barcelona, hereva de l'anterior del Centre, aviat deixà els anoiencs a l'estacada. Igualada no disposà de ferrocarril a Martorell, de via estreta, fins al 1893. La connexió amb Barcelona es va inaugurar el 1914 i es va integrar a la xarxa dels Ferrocarrils Catalans el 1921.

El tram Martorell-Tarragona, que connectava aquesta amb Barcelona, es va inaugurar el 15 d'abril del 1865 amb l'exministre i exdiputat Pascual Madoz com a principal autoritat civil convidada, sense celebracions ni festejos remarcables en cap de les ciutats novament connectades amb la capital, ni a Vilafranca ni tan sols a Tarragona.

EL TÈXTEL I LA DEMOGRAFIA LOCALS

Quan Gumà tornà definitivament, les coses no havien canviat pas gaire pel que fa als temes de comunicacions. El 1871, a Vilanova hi havia tres fronts oberts: la construcció d'un port adequat a les necessitats del tràfic existent, una carretera que almenys la comunicués amb la capital i,

Quadre 1. Volum dels centres de producció tèxtil, Vilanova i la Geltrú. 1850-1871

Fàbrica	1850			1871		
	Fusos	Telers	Contribució fiscal	Fusos	Telers	Contribució fiscal
Mar	6.552	128	645	19.832	449	13.120
Rambla	4.500	60	327	6.250	142	4.426
Portal	1.300	20	116	3.250	82	2.507
Xoriguer				8.656	208	6.111
Escoda				11.074	253	7.682
Merinos				4.820	100	3.249
Total 1871	12.352	208	1.088	53.882	1.234	37.095
% increment 1871/50				436,22	593,27	3.409,47
Marqués (1879)				2.150	50	1.932
Ganeta (1883)				4.920	32	3.851

Font: Casimir Martí. *Vilanova i la Geltrú 1850-1975*.

igualment, un ferrocarril que facilités un trànsit ràpid de viatgers i mercaderies cap a Barcelona. Dels tres problemes feia anys que se'n parlava i cap tirava decididament endavant.

Malgrat això, en el decurs dels darrers vint anys, el desplegament de la indústria tèxtil havia estat espectacular, multiplicant per cinc el seu volum i constituint un pilar fonamental en l'economia de la vila.

Albert Garcia Balañà, en el documentat treball sobre la indústria cotonera vilanovina,⁷⁹ dona dades d'ocupació en el tèxtil local i les compara amb la població de la ciutat. Del quadre es dedueix un primer període de clar creixement del nombre de treballadors del sector amb una translació demogràfica evident del 1850 al 1862 i un estancament posterior, entre el 1862 i el 1876, tant en l'ocupació tèxtil com en la població de la ciutat.

Aprofito per assenyalar l'avantatge en la mecanització de la primerenca indústria local que ressenya Garcia Balañà. Diu «que l'any 1856, quan a la filatura cotonera de Barcelona i voltants només una de cada cinc màquines tipus *mule* eren selfactines –i la resta *mule-jennies*–, a Vilanova i la Geltrú a penes quedaven rastres de les pioneres filadores mecàniques. Respecte dels telers, tres

quarts del mateix [...] Una dècada més tard, l'any 1861, el tissatge vilanoví era exclusivament mecànic, mentre que en el conjunt català els telers mecànics havien crescut fins a 8.888 però els manuals encara sumaven més de 12.000».

També amb dades de Martí, al Quadre 2 observem que en els quinze anys que van del 1860 al 1875 es registra un minvat creixement demogràfic de 925 persones, un 0,47% anual, clarament inferior al que podria ser el creixement vegetatiu. Martí comenta que el saldo naixements-defuncions del període va ser positiu per 1.909 persones i que, per tant, s'havia generat un saldo emigratori de 984 persones. És evident que alguna cosa havia passat i la ciutat no era capaç de mantenir el seu propi creixement natural, malgrat el pròsper mercat vitivinícola i el desenvolupament tèxtil. L'autor esmenta tres motius successius que afavoririen la crisi: la fam de cotó del període 1861-1865, producte de la Guerra de Secessió americana, els esdeveniments polítics del Sexenni 1868-1874 i la Tercera Guerra Carlina, amb especial incidència a Vilanova l'any 1874. Hi afegeixo que l'aïllament geogràfic i terrestre hi podia tenir alguna cosa a veure.

L'autor adverteix que la xifra del 1881 és desmesurada i pot reflectir la presència a la vila de

Quadre 2. Treballadors tèxtils i població de Vilanova i la Geltrú

Any	Treballadors tèxtils	Població de Vilanova	% Treb. tèxt./pobl.	Anys comparats
1850	723	8.559	8,4	1850 (*)
1859	1.430			
1860		12.227		
1862	1.878		15,4	1862/1860
1875		13.152	14,2	1876/1875
1876	1.868			

(*) Els habitants de 1850 no responen a estadístiques oficials.
Font: Albert García Balañà. *Els altres «misteris» de Vilanova...*

Habitants de Vilanova i la Geltrú (1787-1930)



treballadors i les seves famílies que treballaven eventualment a la línia del ferrocarril. Més endavant, en comparar-ho amb altres poblacions, utilitzarem les dades censals oficials.

LA CRISI DE LES COMPANYIES FERROVIÀRIES CATALANES

De la lectura de les cartes que Gumà rebia a Catalunya dels germans menors a Matanzas cal deduir que tots tres eren persones ben informades de la situació política i econòmica mitjançant els intercanvis personals, el correu i la subscripció a la premsa de la Península, tant la general com la local vilanovina. Els periòdics de l'època eren fraccionaris i subjectius, més de partit i de part que no pas d'informació general, però Gumà havia d'estar prou al corrent dels estralls a què s'havien abocat les ferroviàries del país un lustre abans del seu retorn, dins de la profunda crisi general. En tot cas, la visita que li havia fet el tramviare Aleix Soujol a finals del 1870 l'havia d'haver posat prou al corrent, ni que fos d'una manera interessada, del nou caire que anava agafant l'economia, per la qual cosa, quan arribà a casa el 1871, probablement no disposava d'una informació exhaustiva sobre la situació de les diferents companyies però segur que estava al corrent de les suspensions de pagaments que s'havien produït en el sector i de la recuperació que s'estava gestant. De la mà de Pascual, repassem la crítica situació a què s'havien abocat les diferents companyies operants al territori.

Barcelona a Mataró. La línia ferroviària de Barcelona a Mataró es va inaugurar el 1848 i va ser la

primera de la Península. Havia estat promoguda per l'*americano* mataroní Miquel Biada i Bunyol i pel barceloní Josep Maria Roca i Cabanes. El primer ja havia participat prèviament en el primer ferrocarril espanyol construït a Cuba el 1837. El segon fou el titular de la concessió aconseguida el 1843 i la seva residència a Londres li permeté establir contactes amb el futur enginyer del projecte i també captar capital anglès. No sense solucionar molts problemes, es constituí la societat Camino de Hierro de Barcelona a Mataró el 1845 i posà en servei el ferrocarril al cap de tres anys. Durant temps, la companyia l'explotà amb resultats suficientment bons i amb rendiments del capital invertit prou satisfactoris que oscil·laren entre el 6% i el 8%.

Barcelona a Granollers. L'any 1850 es concedí la línia a Girona Hermanos, Clavé y Cía., i a continuació es va constituir Camino de Hierro del Norte afegint-s'hi altres socis, entre els quals destaquen Jaume Ceriola, Francesc Planàs i Molist (pare de Claudi Planàs i Arnet, que serà protagonista d'aquesta història), Manuel de Llerena i els britànics Charles i Michel de Bergue. S'hagué d'enfrontar amb dos llargs contenciosos, un, per la ubicació de l'estació de Barcelona, i un altre, per l'amplada de la via, que, després d'haver-se construït ja els ferrocarrils de Mataró i Aranjuez, el Govern central tornà a replantejar-se, modificant-lo un parell de cops fins a deixar el definitiu en 1,67 metres.⁸⁰ El projecte fou encarregat per primera vegada a un enginyer del país, Pere de

Font: Martí. *Vilanova i la Geltrú 1850-1975*.

Andrés Puigdollers, un home vinculat a l'empresa dels Girona que després també dirigiria els treballs de la línia cap a Saragossa i faria un projecte d'ampliació del port de Barcelona. No solament l'alta direcció sinó també els principals responsables de l'execució del projecte foren tècnics locals que experimentaren per primer cop en el camp ferroviari, un canvi significatiu respecte als que es duïen a terme a Espanya, tots ells amb direccions tècniques estrangeres. La línia es posà en servei el 1854, amb un cost per quilòmetre de carril construït un 39% superior al de la línia de Mataró, cosa que obligà la companyia, poc després de la inauguració, a efectuar una primera emissió d'obligacions per tirar endavant, un tipus d'operació financera prou innovadora en aquell temps. A partir d'aquell moment, la casa Girona i una bona part dels socis fundadors abandonaren el projecte i es concentraren en la construcció de la línia de Barcelona a Saragossa.

Barcelona a Martorell. La concessió de la línia a l'enginyer Michel de Bergue data també del 1850, primer, fins a Molins de Rei, i després, fins a Martorell. Al cap de dos anys, els drets passaren a un grup de capitalistes entre els quals també hi havia Ceriola, Llerena, Planas i Molist, i d'altres vinculats a la línia de Granollers que constituïren Camino de Hierro del Centro. L'administració els començà a posar condicionants: repetició dels problemes referents a l'amplada de la via i obligació d'arribar a Martorell a la banda de ponent del riu (ells no tenien pressupostat el pont sobre el Llobregat), coses que obligaren a una primera ampliació de

A la pàgina de la dreta, a dalt, un ferrocarril arriba a l'estació de Mataró pels volts del 1910. A baix, estació de Mollet del

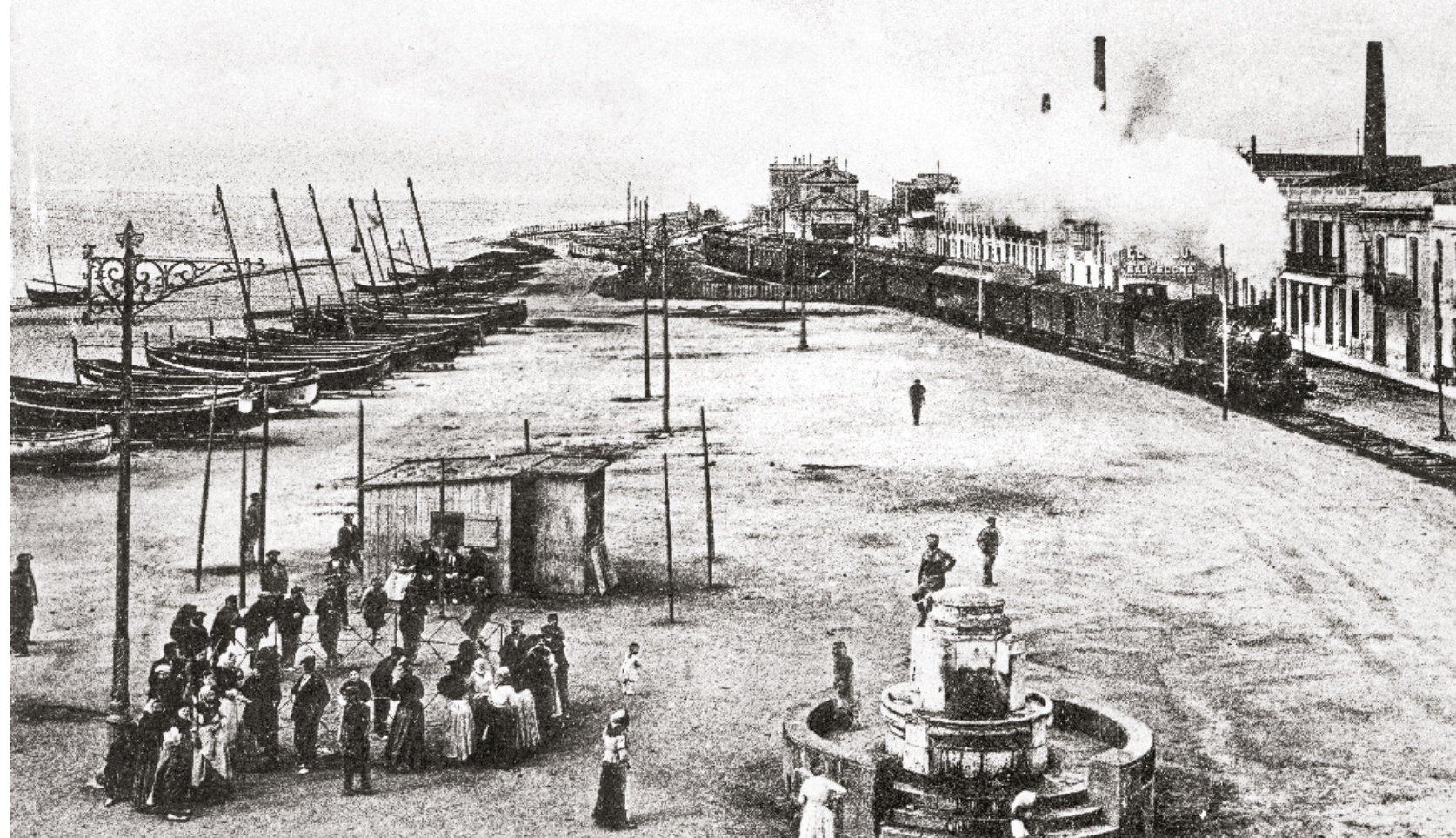
Vallès, amb passatgers que s'esperen a l'andana, també a la primera dècada del segle xx.

capital ja abans de començar, i també es discutiren per la ubicació de l'estació a Barcelona. Les obres es liquidaren amb deute i es plantejaren una ampliació de capital, però la posterior concessió, el 1861, de la línia cap a Tarragona per l'interior (en detriment de la línia per Vilanova) els permeté eixugar-lo amb les primeres aportacions dels socis per a la nova línia i pogueren tirar endavant.

Un cop resolt el plet de la traça a seguir per arribar a Tarragona, la companyia del Centre constituí Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona el 1861 i adjudicà la construcció al francès Jean de Grimaldi, que encarregà a enginyers del seu país la direcció de les obres. Les principals dificultats es trobaren al voltant de la Granada, on s'hagueren de fer grans desmunts, terraplens i trinxeres, i modificar el projecte inicial mirant d'apaivagar els pendents, que, tot i això, arribaren a l'1,3%. Aquest fet i els problemes financers del constructor, que també estava embolicat en la construcció del tram de Girona a la frontera, retardaren la inauguració uns quants mesos, fins a l'abril del 1865. La necessitat de noves obres de consolidació en el referit tram i la manifesta fallida del constructor van fer que la companyia ferroviària les assumís en primera persona, interrompés el servei al cap de pocs dies i no el reprengué fins a primers de juliol.⁸¹

Barcelona, després d'haver-se connectat amb Lleida el 1860 i amb Girona el 1862, no s'uniria amb Tarragona fins al 1865. La línia que pujava per Castelló i València hi arribaria l'agost del 1868, després de concloure, un parell de mesos abans, el complicat pont sobre l'Ebre a l'altura de

L. ROISIN (ED.) / FONS MIQUEL BRUGUERA I PLANAS



L. ROISIN (ED.) / ARXIU L'ABANS - FONS EDITORIAL EFADÓS



Tortosa. La companyia promotora, Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona, feu suspensió de pagaments pocs mesos després, el 1870.

Les obres del tram Martorell-Tarragona, més els deutes que arrossegaven del tram Barcelona-Martorell, les primes de 2.000.000 pessetes que s'hagueren de pagar a De Grau, Ceriola i al mateix CMB pel traspàs de les concessions, i el compromís de pagament del 6% del capital desemborsat als accionistes mentre durés la construcció de la línia, totalitzaren una necessitat de capital de 22 milions de pessetes, dos terços dels quals mitjançant obligacions, a més del 6%. Aleshores es va evidenciar un dèficit que la situació financera del moment no permeté cobrir amb nou capital. El 1866, la companyia es veié obligada a ajornar *sine die* el pagament del cupó als obligacionistes, una pràctica suspensió de pagaments. Com que l'alarmant situació no era privativa de la companyia de Martorell sinó que afectava tot el sector ferroviari, el Govern sorgit de la Revolució del 1868 dictà un decret d'ajudes a les ferroviàries que els permeté arribar al 1872, quan la millor situació general facilità una ampliació de capital i pagar els deutes acumulats. El cost del tram Martorell-Tarragona fou de 288.126 pessetes per quilòmetre.

La delicada situació de la companyia de Martorell i el necessari auxili de l'Estat van fer entendre a Cristòfol Raventós, que des del 1862 treballava en un projecte de línia Barcelona-Tarragona per Vilanova, que era millor guardar en un calaix el seu projecte per la costa.

Mataró i Granollers a Girona i a Portbou. El 1857 es concedia a les companyies de Granollers (la del Nord) i de Mataró (la de l'Est), que llavors ja arribava a Arenys de Mar, la prolongació fins a un punt d'enclavament proper a Hostalric i les obligaven a

partir d'aquí a construir una línia única cap a Girona i la frontera. El 1860, ambdues companyies havien arribat al punt de trobada i el 1862, a Girona. En contra de la voluntat dels de Mataró, que fins llavors generaven guanys d'explotació, les dues companyies es fusionaren constituint Caminos de Hierro de Barcelona a Girona amb un capital total de 46 milions de pessetes en accions i obligacions. Les accions ja meritaven un interès fix del 6%, igual que les obligacions.

L'any següent es constituí la companyia Ferrocarril de Barcelona a França per Figueres per arribar a la frontera, sense subvenció estatal i fent-los passar per Portbou. Ho finançaren ampliant capital fins a 87,4 milions de pessetes, triplicant-se les obligacions respecte a la quantia anterior. El mateix any adjudicaren la construcció del tram Girona-Portbou al constructor Jean de Grimaldi (el mateix que construïa la línia de Vilafranca) a un preu de 585.651 ptes./km, molt superior a totes les línies anteriors, i avenint-se a cobrar en accions i obligacions. Però el crac borsari del 1866 feu que el valor del paper baixés en picat i les accions arribaren a cotitzar al 10% o al 13% i les obligacions, al 20-25%. Grimaldi parà les obres i se suspengué el pagament d'amortitzacions d'obligacions. L'empresa va demanar ajut al Govern, però aquest s'hi negà, ja que les seves finances no estaven gaire millor i el «gloriós» govern del 1868 tampoc ho arreglà, cosa que va ocasionar un desastre financer de considerables dimensions.

No seria fins al 1875 que els de Martorell i els de França van decidir fusionar-se i crear la gran companyia catalana Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França (TBF), dirigida per Claudi Planàs i Arnet. Finalment, el gener del 1878 arribà a Portbou i connectà amb França.

En el rerefons de la crisi d'aquesta companyia



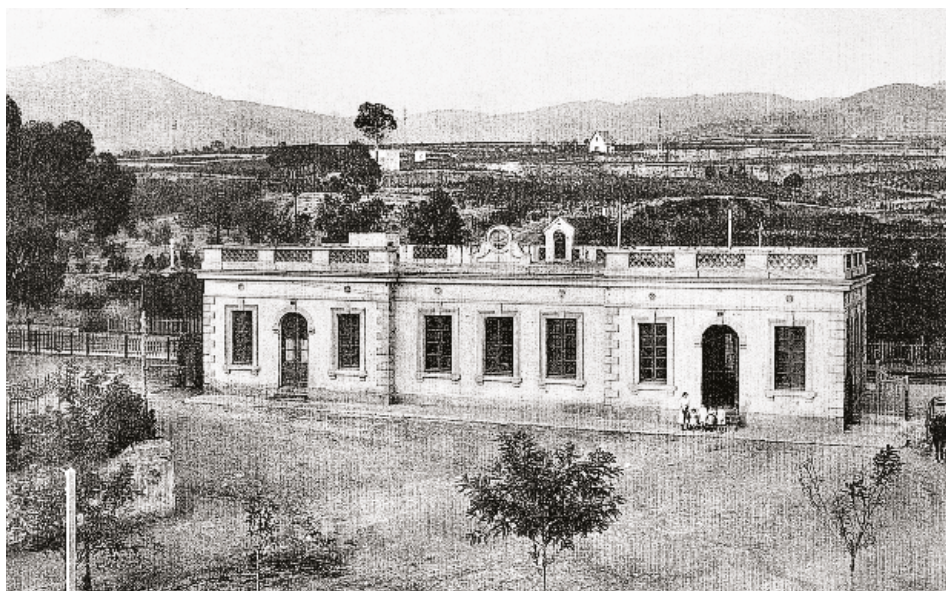
Estació de ferrocarril de Vilafranca del Penedès a la plaça de la República a principis dels anys vint.

hi havia un fet similar al que veurem en la línia de Saragossa, la competència amb el transport naval, ja que, des de feia segles, el port de Barcelona estava prou ben comunicat amb la resta de ports catalans a l'efecte del tràfic de mercaderies i fins i tot amb els francesos de Narbona, Seta i Marsella. Per exemple, per viatjar de Barcelona a París era freqüent fer-ho per mar fins a Marsella i allà agafar el tren cap a la capital francesa.

Manresa, Lleida i Saragossa. El 1850, el Govern s'havia plantejat subvencionar o assumir la construcció de les principals línies ferroviàries de l'Estat, entre les quals, des d'aquí, s'entenia que hi havia d'haver la de Barcelona a Saragossa per empalmar cap a Madrid. No fou així i, després de fortes discussions a les Corts, els diputats catalans no aconseguiren que aquest traçat obtingués els beneficis de què gaudiren altres regions. Els beneficiats foren Madrid-Valladolid-Burgos-Irun, Alar del Rey (on acabava el Canal de Castilla)-Santander (embrionària de la Compañía del Norte, lligada als financers francesos germans Pereire mitjançant el Crédito Mobiliario Español), Madrid-Almansa-Cartagena (MZA, amb José de Salamanca i el francès Rothschild), Madrid-Sevilla-Cádiz (MZA) i Madrid-Portugal

(MZA), que obtingueren subvencions entorn de 60.000 ptes./km.

El 1852 s'obtingué, mitjançant capital privat, la concessió de la línia cap a Saragossa a nom del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza, amb la condició que la línia passés per Lleida, Monzón i Tardienta, i una promesa de subvenció. Els Girona Hermanos, Clavé y Cía. eren els principals accionistes, amb el 50% del capital, i també els constructors de l'obra. També hi eren Catalana General de Crèdit i alguns capitalistes manresans atrets per la política de retribuir el capital desemborsat amb un 6% d'interès fix, una novetat que durà anys i que posteriorment copiaren altres companyies del sector. Els Girona tenien interessos en el carbó de Cercs i Berga, veien bé el lignit de Calaf i van posar com a condició passar per Manresa. El 1855 inauguraren el tram fins a Sabadell, el 1859 s'arribà a Manresa, a Lleida, el 1860, i a Saragossa, la tardor del 1861. Durant les obres es plantejaren moltes dificultats per la penositat del pas cap a Manresa, per la llargària excessiva del camí (367 quilòmetres de Barcelona a Saragossa), i no arribaren a traspasar l'Ebre, però la companyia dels Girona aguantà el tipus, aconseguí la promesa d'una migrada subvenció i aplanà el camí financer.



A la imatge superior, l'estació de Sant Feliu de Llobregat vora el 1910. A la imatge de baix, instal·lacions de l'estació de Portbou el 1880, dos anys més tard que entrés en funcionament, el 1878.

AUTOR DESCONEGUT / ARXIU L'ABANS - Fons DITORIAL EFADÓS



AUTOR DESCONEGUT / MFC

Per connectar amb la capital aragonesa hagueren de fer-se fins a tres ampliacions de capital i una nova emissió d'obligacions, a part de contractar diversos crèdits. La subvenció estatal aparaulada en efectiu fou substituïda per un pagament en *Acciones de Ferrocarriles*, un tipus especial de deute públic.⁸² Al final, la construcció de la línia costà el doble del que s'havia pressupostat, no sense rebre's acusacions dels alts costos facturats pel constructor.

Per altra banda, les previsions d'ingressos resultaren extremadament optimistes i en el primer exercici ja es perderen gairebé dos milions de pessetes, sense retribució als accionistes. S'anava intuïnt el desastre societatari i, per sobreviure, el 1864 s'optà per la fusió amb la companyia de Saragossa a Pamplona avalada pel Banco de Crédito Mercantil, que dirigia el navilier Antonio López López, havent-hi una entesa entre els López i els Girona. La nova societat era Ferrocarriles de Zaragoza a Barcelona y Pamplona, amb seu a Madrid. Mentre el Govern ho aprovava i es posava en marxa la nova entitat, passaren un parell d'anys, període en el qual les circumstàncies financeres empitjoraren notablement. Crédito Mercantil es va fer enrere i la nova companyia es va veure obligada a suspendre el pagament del cupó de les obligacions, produint-se una caiguda en picat de la cotització per sota del 50%. Aquest desastre substancial afectà milers de persones mentre que petites companyies hagueren d'abandonar diverses obres.

Mitjançant sentència judicial, el 1870 es formalitzà un conveni de suspensió però la situació de l'empresa tardà molt a millorar. Primer hagué d'acabar les obres del pont sobre l'Ebre mitjançant el pont de La Almozara, que unia les tres línies (Madrid, Barcelona i Pamplona) amb la inefable

via única i connectava amb l'altra estació de Saragossa, al marge dret del riu. Posteriorment es veié fortament afectada per la Tercera Guerra Carlina, que convertí el trànsit per la via en objectiu militar. Dies a venir, el feble pont de La Almozara fou un cau de problemes i s'hagué de remodelar en diverses ocasions.

Sense aixecar el cap, i després d'onze anys d'absència de dividendes, el 1878 la companyia de Pamplona es fusionaria amb Caminos de Hierro del Norte de España, que l'absorbí. Amb la fusió, entraren a formar part del Consell del Norte diversos capitalistes catalans vinculats a l'anterior Barcelona-Saragossa i a molts accionistes que hi havien invertit 500 pessetes per acció, al cap de disset anys i dues fusions, els valien 316,7 pessetes cadascuna, unes pèrdues del 37%.

Era una línia de la qual, a part de la rendibilitat dels capitals invertits, s'esperaven grans externalitats, i que havia de contribuir decisivament al desenvolupament del comerç terrestre per l'interior de la Península, disminuint notablement el cost del transport de cereals i farines cap a Catalunya i de productes elaborats d'aquí cap a l'interior de la Península. El motiu de les pèrdues en aquesta línia ha estat estudiat en profunditat per Rafa Barquin⁸³ i segurament es pot aplicar a la majoria de les construïdes en aquella època. Inicialment, les curtes línies construïdes (Mataró, Granollers, Reus-Tarragona, Martorell) consideraren que el negoci no rutllava prou i, si bé el nombre de viatgers s'aproximava o fins i tot superava les previsions efectuades en els projectes, el producte del tràfic de mercaderies era molt inferior a l'esperat, cosa deguda al fet que, en trajectes curts, els carros feien un transport porta a porta, mentre que el ferrocarril necessitava també carros complementaris, tant a la sortida com a l'arribada del

producte. I així es deduí que s'havien d'allargar les línies i totes les companyies procuraren fer-ho en endavant. Però quan finalment es va arribar a Saragossa, va quedar clar que la nova teoria tampoc no s'ajustava a la realitat. En primer lloc perquè el trànsit entre les ciutats intermèdies pecava del mateix problema esmentat i no afegia prou valor al conjunt. I en les llargues distàncies, mentre els viatgers preferien el tren, molt més còmode, ràpid, segur i fiable, a una bona part de les mercaderies no els afectaven les sotragades dels camins, la pols del viatge ni, en molts casos en aquells temps, la pressa en l'entrega, i els carreters o els llaguters que navegaven per l'Ebre o practicaven el cabotatge, mitjà molt utilitzat llavors en el transport de cereals, aconseguiren ser competitius enfront del tren i mantingueren una bona part de la seva quota de mercat, que, en tot cas, s'hagué de repartir. Finalment, el traçat extremadament llarg de la línia també ajudà en la seva pèrdua de competència, precisament entre els dos extrems, Barcelona i Saragossa. I així fou com els ferrocarrils d'aquella època, ja abans de la gran competència que ocasionà el transport per carretera, no aconseguiren captar les quotes de càrrega previstes malgrat reduir ostensiblement les seves tarifes sobre les previsions inicials.

Tarragona-Reus-Lleida. A les comarques del sud, l'objectiu era donar sortida a l'activitat mercantil de Reus i fer fort el port de Tarragona. El primer projecte es va formular el 1833, tot i que la concessió no arribà fins al 1851 i les obres no s'iniciaren fins dos anys més tard. Fou mitjançant un projecte de Núñez de Pardo i capital francès, ja

A la pàgina del costat, a dalt, estació de Manresa al peu del Cardener, on el ferrocarril arribà el 1859 de camí cap a Lleida (1860) i Saragossa

(1861). A la imatge de baix, l'antiga estació de Lleida a finals del segle XIX o a principis del segle XX. La nova estació es va construir el 1928.

que no se n'aconseguí prou al país, tot i tractar-se simplement d'un tram de tretze quilòmetres. Entrà en funcionament el 1856 però els números no sortien, cosa que va evidenciar que el trànsit de passatgers no era el previst en el projecte i que la línia era massa curta per al tràfic de mercaderies, que no podien competir amb els carros. Poc després d'inaugurar-lo, els francesos vengueren el negoci a General de Crédito de España, que començà el projecte cap a Lleida promovent un primer tram fins a Montblanc. El 1860, el Ferrocarril de Montblanc a Reus es feu càrrec de la fallida Reus-Tarragona i en constituí una de nova, Ferrocarril de Lleida a Reus i Tarragona, sempre controlada per creditors francesos, i després de superar el difícil tram de l'estret de la Riba, s'inaugurà fins a la capital de la Conca el 1863.

Continuant cap a Lleida, General de Crédito feu suspensió el 1864 i aviat s'enfonsà la societat ferroviària i paralizaren les obres. No seria fins al 1885 que fou comprada a preu de saldo per la companyia del Norte de España, després de vint anys en suspensió de pagaments. Segons comentari de l'època de la revista especialitzada *Gaceta de los Caminos de Hierro*, fou una línia tan lucrativa per als constructors com funesta per als accionistes.

Granollers a Sant Joan de les Abadesses. Entrat el segle XIX, la forta demanda de carbó mineral per a la indústria tèxtil comportà la recerca i explotació de jaciments propers que substituïssin la importació d'Anglaterra. I no solament es tractava d'explotar les mines sinó també de transportar a preus competitius el producte fins a les fàbriques que el demanaven, a Barcelona o al seu

AUTOR DESCONEGUT / ARXIU PAVAS-BERTRAN



AUTOR DESCONEGUT / FONS RAMON COSTA VILELLA



entorn. Això portà, ja el 1844, a projectar un ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses per transportar el mineral de les mines de Surroca i Ogassa al port de Roses. El projecte no es feu realitat però la connexió amb Sant Joan ja estigué en els somnis fundacionals de la companyia de Granollers i, a causa de l'interès governamental pel negoci substitutiu d'importacions, el 1862 obtingueren la promesa d'una subvenció per construir una línia de 84 quilòmetres i es constituí el Ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses. S'adjudicaren les obres a una companyia anglesa que, després de diverses modificacions del projecte, feu fallida el 1865 i es dissolgué. Caducà la concessió i se succeïren diversos contractistes que, mitjançant ajuts públics i privats, arribaren a Vic el 1875. Al cap de dos anys es creà Ferrocarril i mines de Sant Joan de les Abadesses, que explotaria la línia i les mines de carbó. El 1880 s'arribà a Ripoll i després a Sant Joan. El 1884, les accions de la companyia cotitzaven al 18% del nominal.

Igualada a Sant Sadurní d'Anoia. El primer intent de promoció de la línia data del 1852, quan els industrials d'Igualada subscrigueren accions de la companyia de Barcelona a Saragossa, ja que suposaven que passaria per Igualada. Però la concessió traçà la línia per Terrassa, Manresa i Calaf, i Igualada va quedar fora del joc. Posteriorment, contactaren amb el prestigiós Pascual Madoz per explorar la possibilitat de connectar amb la vall de l'Anoia i entroncar a Sant Sadurní amb la línia de Martorell i Barcelona. A canvi, Madoz va obtenir el compromís de la companyia de Martorell perquè col·laboressin amb els d'Igualada en forma de capital i es constituí una societat per construir-la. El 1863 se n'aprovà la concessió

i el 1865 es formalitzà el contracte, però aviat començà a estendre's la crisi financera i es procedí a la liquidació de l'empresa.

Altrament, el 1868, la potent MZA, dominada pels Rothschild i que acaparava molts quilòmetres de concessions de Madrid cap a l'est, el sud i l'oest de la Península, suspengué el pagament d'amortització d'obligacions i Hisenda va acudir en el seu suport.⁸⁴

LA RENDIBILITAT DE LES LÍNIES

Pere Pascual ofereix algunes dades sobre l'exigua rendibilitat de les línies al llarg d'aquest període. En resumim algunes:⁸⁵

Benefici brut sobre el capital realitzat per posar en servei el tram de línia explotada:

- Línia de Mataró: 10,8% el 1849 i 4,0% el 1861.
- Línia de Granollers: 1,7% el 1854 i 1,7% el 1861.
- Línia de Girona (per la costa o l'interior): 3,9% el 1862 i 3,4% el 1865.
- Línia de Martorell: 2,9% el 1855 i 2,4% el 1864.
- Línia de Saragossa: 1,8% el 1855 i 2,9% el 1865.

Cotització borsària en percentatge sobre el capital desemborsat:

- Línia de Mataró: 69,4% el 1848; 124,7%, màxim, el 1852, i 92,4% el 1861.
- Línia de Granollers: 128,8%, màxim, el 1852, abans de la inauguració; 95,8% el 1854, any de la inauguració, i 79,0% el 1861.
- Línia de Girona (des de Barcelona per la costa o l'interior): 80,4%, màxim, el 1862 i 14,8% el 1866.
- Línia de Martorell: 116,7% el 1853, màxim, abans de la inauguració, i 16,0% el 1866.



Xarxa ferroviària catalana el 1869 amb expressió de les línies projectades en aquell moment. Pascual, Los caminos....

- Línia de Saragossa: 62,0% el 1855; 91,5%, màxim, el 1856, i 18,2% el 1866.

La cotització de les obligacions al 6% al mercat barceloní tampoc no era per a grans alegries, en percentatge sobre el valor nominal:

- Línia de Barcelona a França per Figueres: 100,7% el 1864, màxim abans de la inauguració, i 51,5% el 1866.
- Línia de Martorell i Tarragona: 99,6%, màxim, el 1864 i 52,4% el 1866.
- Línia de Saragossa: 88,7% el 1864; 92,5%, màxim, el 1865, i 47,5% el 1866.

La conclusió d'aquestes dades és prou dramàtica per als capitalistes inversors en les companyies respectives. Tret del cas dels primers anys de la línia de Mataró, abans de fusionar-se amb la de Granollers per anar a Girona, els rendiments del

capital invertit són exigus, difícilment superen el 3% i en cap cas s'acosten al rendiment normal de les obligacions en aquella època, que tendia al 6%. Gairebé el mateix comentari es pot fer amb referència a la cotització borsària de les accions: Mataró i Granollers aguanten la cotització mentre són línies independents però davallen inexorablement quan es prolonguen cap al nord. Els accionistes de les companyies de Martorell i Saragossa hi perderen més del 80% del capital. També la cotització de les obligacions és prou satisfactòria el 1864 però en només dos anys perden gairebé el 50% del seu valor.

Un panorama ben desolador que portava a la misèria del sector i a la successió de suspensions de pagaments. Com hem vist, la de Montblanc ho feu el 1864, la de Sant Joan de les Abadesses, el 1865, i les de França, Martorell i Saragossa, l'estiu del 1866, mentre que l'estatal MZA ho feia el 1868. Tot plegat arrossegava avall la borsa barcelonina,



MAURI / AIMSIA - col·lecció PICOLA



A. T. V. (ED.) / Fons JAUME BENAGES OLIVE

A la pàgina del costat, a dalt, estació de Toralles i funicular de les vagonetes de Sant Joan de les Abadesses. A baix, l'estació

de Tarragona, a tocar del port, que rebia els trens de Barcelona i de València. Ambdues línies entraren en servei el 1865.

delmava la riquesa del país i deprimia tant la classe capitalista com la treballadora. L'extensió i la ramificació de la xarxa ferroviària en les dues primeres dècades no havien portat la fortuna als inversors, tot i que no es pot dir el mateix dels concessionaris de la construcció de les línies i, nogensmenys, dels que inicialment hi especularen en els mercats financers a recer de la il·lusió generalitzada pel ferrocarril.

LA CRISI FINANCERA DEL 1866

Les successives independències dels països ibero-americans havien comportat canvis estructurals tant en les finances públiques com en les privades. La Hisenda, que s'havia alimentat durant segles de les remeses de les Índies i dels drets de comerç i de duana amb Amèrica, va passar a una situació insostenible, que retroalimentava la inestabilitat política.⁸⁶ El dèficit pressupostari només se solucionava acudint al crèdit, que es convertia en una constant de la política hisendística. I aquest recurs al mercat de capitals entrà en competència amb les necessitats del sector privat, que també pugnavia pel finançament de les abundants inversions que requeria el nou futur industrial. I si el tèxtil, amb una maduració més ràpida de les inversions, aconseguia sortir-se'n, el sector ferroviari –i d'altres–, amb inversions a més llarg termini i taxes de rendibilitat més modestes, sortí clarament derrotat i s'abocà, en conjunt, a la suspensió de pagaments.

Tot plegat era tributari del conjunt de problemes econòmics generals d'Espanya, que es manifesten durament a partir de la dècada del 1840 amb l'existència del que Sánchez Albornoz batejà com a «economia dual»:⁸⁷ l'agrícola tradicional i la de les noves forces industrialitzadores que lluitaven per imposar-se. En aquesta dècada s'inicien diversos processos:

- La desamortització del sòl, que portaria un augment de la producció agrària.
- La mecanització de la indústria cotonera amb la introducció de les màquines de filar i el tissatge del cotó, multiplicant la producció i el consum dels productes elaborats i induint la creació d'un mercat intern estatal.
- El domini del ferro colat, que impulsà l'ús del ferro i l'acer, i, en conseqüència, tota mena de construccions i instal·lacions mecàniques.
- Particularment important fou la creació de la xarxa ferroviària, catalana i peninsular, que suposà el desenvolupament de les comunicacions terrestres, i a la qual s'afegí, al cap de no gaires anys, la comunicació per telègraf. Ferrocarril i telègraf suposaren un canvi especialment disruptiu en la modernització del país. La navegació de vapor en fou un altre factor de rellevant importància.

No falten opinions afirmant que fou la crisi generalitzada de les ferroviàries la que portà a la gran crisi financera del 1866 i no pas al revés. Els problemes de finançament d'aquestes companyies posaren de manifest:

- Que la il·lusió pel ferrocarril i les facilitats donades per a l'establiment de noves línies induïren els capitals, locals o forans (francesos o canalitzats pels banquers francesos), al finançament d'aquest sector d'una manera espectacular. Segons Nadal, les companyies de transport ferroviari havien aconseguit drenar capital fins a set vegades més que per a la inversió industrial, és a dir, es van dedicar molts més diners a transportar productes o persones que a produir-los o a donar-los mitjans de subsistència, invertint-se l'ordre dels factors.

Quadre 4. Dades bàsiques de les línies ferroviàries en servei a Catalunya el 1870 i el seu finançament

Línia	Cost total línia	km	Ptes./km	Any de servei	Capital ptes. accions	Capital ptes. obligacions	Capital privat Total ptes.
Mataró-Barcelona	5.095.000	28	177.000	1848	5.000.000		5.000.000
Granollers-Barcelona	7.137.000	29	246.000	1854	6.000.000	1.250.000	7.250.000
Mataró-Granollers-Girona	43.000.000	170	252.941	1862	32.026.000	13.974.000	46.000.000
Reus-Tarragona	2.952.000	13	225.000	1856	1.771.200	1.180.800	2.952.000
Tarragona-Reus-Montblanc	15.352.000	43	357.000	1863	8.537.000	5.450.000	13.987.000
Barcelona-Martorell	9.590.000	30	322.000	1859	9.025.000		9.025.000
Martorell-Tarragona	21.000.000	73	288.000	1865	5.883.400	14.159.400	20.042.800
Saragossa-Barcelona	124.400.000	367	339.890	1861	51.932.500	60.592.685	112.525.185
Totals	228.526.000				120.175.100	96.606.885	216.781.985

Font: Elaboració pròpia sobre la base de Pascual. *Los caminos...*, op. cit.

Quadre 6. Repunt en la rendibilitat de les companyies ferroviàries, 1866-1871

Línia de Barcelona a	Any	Tarragona %	Girona %	Saragossa %
Benefici brut sobre capital realitzat	1866	2,5	2,8	
	1871	4,9	4,0	
Cotització de les accions	1867	13,0	11,5	9,7
	1871	36,6	31,4	11,1
Cotització de les obligacions	1867	60,6	57,0	39,3
	1871	98,1	95,3	61,7

Font: Elaboració pròpia sobre la base de Pascual. *Los caminos...*, op. cit.

- Que el requeriment de capital per dotar de transport carrilare el país anava més enllà del que aquest disposava o estava en condicions de facilitar atès el rendiment esperat de la inversió.
- La manca de subvenció estatal, sobretot en les línies llargues, que requerien uns capitals molt grans i de llargs terminis de maduració.
- Les pràctiques poc ortodoxes en la retribució als accionistes ferroviaris produïren unes càrre-

gues financeres inaguantables, que s'afegiren a l'excessiu pes de les obligacions.

Pascual en dona una visió més local:⁸⁸ «L'enorme magnitud de les càrregues financeres implicà que la construcció de les vies fèrries posades en servei per les companyies catalanes en el període 1848-68 (723 km) exigís una inversió mitjana de 293.000 ptes./km, mentre les de fora del Principat

Quadre 5.

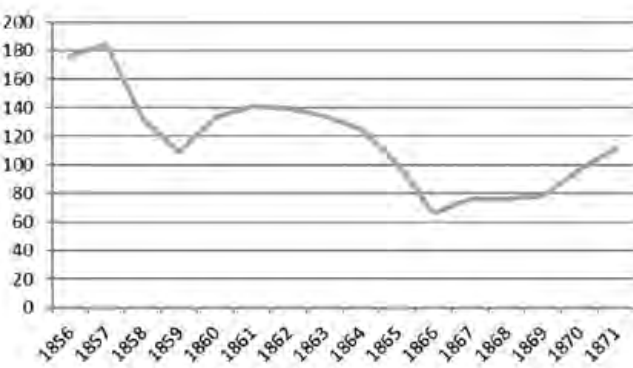
Índex general de la Borsa de Barcelona 1856-71

Any	Base 100 = 1846	Variació anual
1856	176,28	
1857	184,37	4,59
1858	132,48	-28,14
1859	108,98	-17,74
1860	133,36	22,37
1861	140,98	5,71
1862	139,6	-0,98
1863	133,92	-4,07
1864	124,64	-6,93
1865	101,12	-18,87
1866	66,28	-34,45
1867	76,34	15,18
1868	76,36	0,03
1869	78,36	2,62
1870	96,51	23,16
1871	111,54	15,57

Font: Elaboració pròpia sobre la base d'Hortalà. «Crisis y auges»...

(1.183 km) pujaren a 306.000 ptes./km i les realitzades per les grans companyies estrangeres (3.017 km, bàsicament franceses) arribaren a 333.000 ptes./km, probablement a causa dels elevats marges de benefici en la construcció, que després hipotecaren la rendibilitat. I encara les companyies espanyoles es beneficiaren d'una major quantitat de subvencions enfront de les catalanes (només cobrà una exigua quantitat la línia Barcelona-Saragossa), amb la qual cosa, en realitat, el capital desembutxacat per aquestes darreres fou superior a les espanyoles (270.000 contra 213.000 ptes./km). Els emprèstits catalans es col·locaven a la borsa de Barcelona mentre que els espanyols ho feien a Madrid i més a París, a tipus notòriament més baixos. El diferencial impedia captar nous accionistes, temorosos del prioritari servei a les obligacions.⁸⁹ Així va passar, afectant anímicament i econòmicament milers de petits accionistes i abandonant-se diverses

Índex de variació anual. Base 100 = 1846

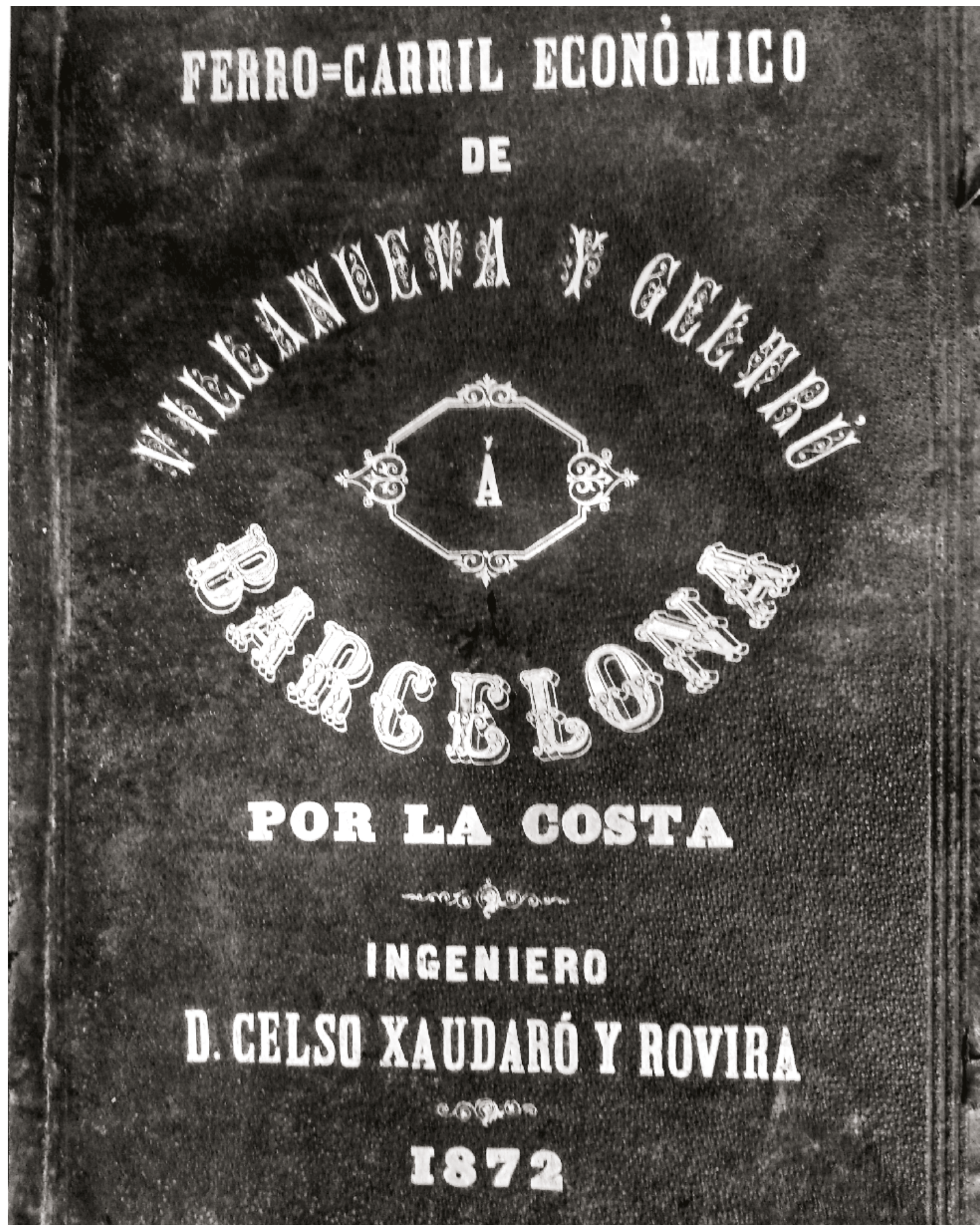


obres a mig fer a causa de la impossibilitat de reunir el capital necessari».

Posteriorment, la Llei del 1869 regulà específicament les suspensions i fallides d'aquestes companyies, i va deixar clar que, malgrat els problemes, no podien interrompre la prestació del servei, ni de viatgers ni de càrrega. Les empreses i els obligacionistes s'havien d'entendre ni que fos mitjançant el jutge.

Un clar reflex de la problemàtica exposada el trobem en l'evolució de la Borsa de Barcelona⁹⁰ –en aquella època Mercat Lliure de Valors de Barcelona–, que constituïa el mercat d'accions (no pas de capitals) més important de l'Estat i que a partir del 1857 encadena una clara davallada que tocà el fons el 1866, perdent un 64% del seu valor en només nou anys.

Més enllà de mitjan segle, a Barcelona la borsa s'anà posant de moda i gairebé es va doblar en pocs anys el volum de contractació, i fins a dinou ferroviàries (incloent-hi reconversions o fusions d'anteriors) hi entraren a cotitzar. Però al cap de pocs mesos, el marasme i l'absència de negoci foren totals i quedaren només tres carrilaires en el parquet (la de Saragossa, la de França i el tramvia a Sarrià). A partir del crac, Pascual torna a oferir dades de rendibilitat en la represa⁹¹ i s'observa com l'evolució de les companyies fou una mica més favorable a partir del 1871. Començava una petita recuperació que ja s'observa en el gràfic.



A l'esquerra,
Projecte de ferrocarril
eonòmic del 1872 de Cels
Xaudaró.

ELS PROJECTES LOCALS A PRINCIPIS DE LA DÈCADA DEL 1870

RETORN DE GUMÀ I PROJECTE DE FERROCARRIL ECONÒMIC BARCELONA- VILANOVA, 1871-1876

Francesc Gumà i Ferran arriba definitivament a Catalunya el 20 de juliol del 1871 i mentre s'instal·len ell i la família, primer a cavall de Vilanova i Barcelona fins a fer-ho definitivament a la capital, dirigeix a distància la companyia dels seus germans, que durant anys li comuniquen i consulten tot mitjançant cartes que escriuen regularment –els dies 4, 14 i 24 de cada mes–, i també emprant la nova revolució que suposa l'establiment del telègraf transoceànic. Abans i ara, Gumà estableix i manté relacions comercials per totes bandes (Palma, Màlaga, Cadis, Las Palmas, Torrelavega, Alacant, Costa Brava, Santander, València, Londres, Marsella, París, Nova York...), immergint-se ben aviat en els negocis immobiliaris a Vilanova i Barcelona, en el negoci tramviari de la capital i, sembla evident, ficant el nas en el tema ferroviari.

Amb clars inicis laborals en el món de la comptabilitat, Gumà és un home ordenat i meticolós que té cura dels seus comptes i, a part d'haver transcendit el seu llibre de caixa particular mentre era a Cuba, també ho ha fet el de balanços mensuals del període 1871-1875,⁹² el primer dels quals està tancat el 31/08/1871. Atesa la magnitud de l'empresa en què s'acabaria

embarcant, crec d'interès aprofundir una mica en els detalls.

En aquesta data té una participació de 100.000 duros a la comandita Gumà Hnos. més un dipòsit a la mateixa companyia de 30.000 duros més. Malgrat no figurar-hi com a gerent, hi tenia una important participació, probablement d'un terç. També participa en alguna altra companyia de comerç, com ara amb Emilio Puig, que compra i ven a Cuba des de Nova York. I també noto que té un dret de 5.000 duros sobre Aleix Soujol, sense que consti cap participació en les companyies de tramvies⁹³ o alguna altra societat d'aquest senyor; es pot tractar d'alguna entrega a compte ja en el ram dels tramvies.

El patrimoni total comptabilitzat puja a 245.400 duros, amb uns deutes que no arriben al 5% del total. El patrimoni net se situa en 229.699 duros (igual a 1.148.495 pessetes)⁹⁴ i es pot considerar que, quan Gumà torna a casa, ho fa amb una situació econòmica prou folgada, tot i que lluny de les grans fortunes amassades per altres indians, com ara Pelegrí Marqués i Torrents o les diverses branques dels Samà. Malgrat això, es tracta d'un patrimoni sanejat però poc líquid, dos terços del valor del qual el constitueixen participacions en empreses comercials vinculades a Cuba. En l'aspecte immobiliari, la principal propietat és

un edifici al carrer de Santa Magdalena, 1, de Vilanova, valorat en 25.000 duros.

Aquest llibre de balanços es va omplint cada mes durant quatre anys. El darrer porta data del 30 de juny del 1875 i, en comparar-los, podem imaginar la intensa activitat econòmica que desenvolupà Gumà en aquest primer període d'estada a Barcelona, abans de llançar-se a la gran aventura ferroviària que l'havia de fer famós. La suma del balanç es va més que duplicar en només un quadrienni. Primer que res destaca la forta inversió immobiliària en els eixamples de les dues ciutats que coneixia, multiplicant per 3,8 el valor d'aquests actius. En el nou Eixample de Barcelona hi fa una primera inversió en terrenys ja el novembre del 1871 per import d'11.026 duros, probablement on un parell d'anys més endavant comença a construir el que serà el seu domicili al carrer d'Aragó. El juny del 1872 hi ha una primera compra als Camps Elisis, on arriba a acumular una inversió de 116.538 duros el 1873. A la cantonada passeig de Gràcia-Aragó hi aporta 36.862 duros el 1874. A part que Aragó, 339 va ser durant anys el seu domicili i el de la companyia ferroviària, no disposem de dades referents al destí final d'aquestes finques. En tot cas, Barcelona va créixer extraordinàriament a finals del segle XIX, per la qual cosa, hipotèticament, haurien de generar rèdits importants. A Vilanova va operar d'una manera similar comprant a la prolongació de la rambla Principal i a la rambla Transversal, però aquí el creixement econòmic i urbà es paralitzà a partir del 1882 i tardà força anys a reiniciar-se, més enllà del 1910, per la qual cosa podem suposar que la rendibilitat no devia ser destacada.

Pel que fa a les participacions accionaries en aquest període, a part d'introduir-se, si no ho estava ja, en el sector tramviari barceloní, Gumà

incrementa substancialment la participació en empreses comercials cubanes. Aquest fet corrobora que, quan retorna a Catalunya, ho fa amb la clara intenció de continuar la que fins llavors havia estat la seva principal ocupació i un ram que dominava, el comerç transatlàntic.

Establert a Barcelona, l'activitat comercial no para i es dinamitza, eixamplant-se a altres mercaderies més modernes. Hi ha notícia,⁹⁵ l'agost del 1871, d'un enviament de 1.850 barrils de petroli de Nova York a Barcelona, de part de Puig, mitjançant el sogre de Gumà, Francesc Olivé Alsina, en el qual Gumà participa amb el 35%, sembla que a títol particular.⁹⁶ I el mes següent, Gumà ja efectua la compra d'un solar a mitges amb el seu cunyat Pere Pujol.

Així com el balanç del 1871, malgrat ser poc líquid, estava exempt de deutes, el del 1875 denota que l'extraordinari esforç inversor del període havia estat finançat en bona part mitjançant l'endeutament. En gairebé quatre anys, Gumà incrementa els seus deutes en uns 200.000 duros.

Pel que fa a les utilitats dels diferents exercicis, comptabilitza un total de 79.169 duros en els 46 mesos transcorreguts, igual a un rendiment de 103.264 ptes./any, quantitat difícil d'avaluar, ja que no queden clares les despeses vinculades a les activitats perquè no es disposa de comptes d'explotació ni de la possible retribució particular. En tot cas, la quantia no sembla excessiva atès que s'haurien d'afrontar els costos de l'elevat palanquejament registrat.

Segons Rodrigo Alharilla,⁹⁷ l'any 1880 Gumà apareix en el quart lloc en la llista de majors contribuents urbans del nou barri de l'Eixample barceloní (no pas de la ciutat), amb una quota de 5.154 pessetes,⁹⁸ i en la qual el primer lloc era ocupat per un altre vilanoví, Salvador Samà i

Torrents. Avançant una mica els esdeveniments per no perdre aquest fil, el 1886 Gumà ja no surt entre els cinquanta primers contribuents de Barcelona, malgrat que el cinquantè mostra una quota urbana de 3.590 pessetes⁹⁹, i el 1887 ven les dues cases de Barcelona (suposo que a Aragó, 339, i a passeig de Gràcia, 112) i n'aixeca les corresponents hipoteques, sembla que per necessitat.¹⁰⁰

Al cap de cinc mesos de la tornada de Gumà, el 31 de desembre del 1871, l'enginyer Cels Xaudaró clou i signa el seu projecte «Ferro-carril econòmic de Vilanova i la Geltrú a Barcelona per la Costa». Fins a la data no s'ha pogut determinar quan va iniciar els estudis i si fou a instància pròpia o d'altri.

A part de signar el projecte al costat de l'enginyer, el primer testimoni escrit de la relació de Gumà amb Xaudaró no es produeix fins uns mesos més endavant, el setembre del 1872, quan aquest darrer ja treballa en les expropiacions per a l'estesa de la línia pel Baix Llobregat i envia un parell de cartes a Gumà¹⁰¹ que donen a entendre que la relació no és nova. El novembre següent, Aleix Soujol presentaria al Govern Civil la petició de declaració d'utilitat pública del projecte de Xaudaró.¹⁰²

En diversos moments, Gumà feu referència a la iniciativa de Xaudaró i de Soujol en aquest projecte ferroviari. És especialment clara la carta dirigida a Víctor Balaguer l'agost del 1874,¹⁰³ en què diu que «quan vaig arribar d'Amèrica, Xaudaró em buscà». Tot i que es tracta d'una confessió feta al cap de gairebé tres anys, enmig d'una extensa carta, un pèl apassionada, i que cal emmarcar en l'afany de protagonisme en la polèmica que l'enfrontava amb el projecte de Raventós i la necessitat de posar-se sibil·linament Balaguer del seu costat, cal donar-hi plena credibilitat. Més endavant, en un recurs al

Consell d'Estat, Gumà exposa que «Soujol concebí, estudià i formalitzà el projecte de ferrocarril econòmic entre Vilanova i Barcelona».¹⁰⁴ En definitiva, sembla que Gumà s'afegí a un projecte iniciat per Xaudaró i Soujol, i recordem que aquest era concessionari de la línia de tramvies de Drassanes a Gràcia des del gener del 1869,¹⁰⁵ en la direcció de l'empresa de la qual figuraven Gumà, Pau Soler i altres vilanovins.

Per la seva banda, sabem que Xaudaró treballà a la segona meitat de la dècada del 1850 en la redacció del projecte de ferrocarril de Saragossa a Barcelona per Manresa i Calaf, del qual va arribar a ser enginyer en cap, que el 1866 projectà un ferrocarril carbonífer de via estreta de Manresa a Guardiola de Berguedà i que el 1868 fou cap de Carreteres Provincials i Camins Veïnals de la Diputació de Barcelona.¹⁰⁶ Amb aquest currículum, no resulta aventurat suposar que des del càrrec a la Diputació s'hauria relacionat amb Soujol en virtut de la concessió entre dos municipis de la província, Barcelona i Gràcia, llavors independents, i que aquest el podia haver presentat a Gumà.

Respecte del tema, emergeix també la figura de Pau Soler i Morell. L'intent societari vilanoví de finals dels anys cinquanta, avortat per les manobres de CMB, reviscolà més endavant i, el setembre del 1861, malgrat la recent concessió definitiva de la línia per l'interior, Joan Samà i Pau Soler «van presentar una instància al ministre de Foment per verificar els estudis d'una línia fèrria entre Tarragona i Barcelona pel litoral».¹⁰⁷ Soler, com Gumà, havia viscut el desenvolupament ferroviari cubà i, igualment, quan torna a casa, busca repetidament impulsar-lo aquí. Ambdós es coneixien de feia anys a Matanzas i a partir del 1870 coincideixen amb Soujol en el tramvia barceloní. Posteriorment, el 1877, seran els majors

Quadre 7. Llibre de balanços de Francesc Gumà i Ferran, 1871-1875. Actiu

En duros	31/08/1871	30/06/1875
Caixa	1.267,19	
Capital a Gumà Hnos.	100.000,00	100.000,00
Gumà Hnos., dipòsit	30.000,00	
Compte a Gumà Hnos.	4.902,60	48.411,81
Traite, Gumà y Cía., compte de capital	12.000,00	14.500,00
Traite, Gumà y Cía., compte corrent		10.158,18
Emilio Puig y Cía., compte de capital	10.524,17	17.832,70
Emilio Puig y Cía., compte corrent	273,59	4.638,75
Carbonell, Sánchez y Cía., compte capital	5.000,00	
Félix C. Puig y Cárdenas, compte capital		6.250,00
Félix C. Puig y Cárdenas, compte corrent		15.774,54
Porta Ramon y Cía, l'Havana, compte capital		5.700,00
Porta Ramon y Cía, l'Havana, compte corrent		2.779,57
Barcelona Tramway Company Limited		1.679,04
Tramvia Barcelona, Sants i St. Andreu, capital		28.917,00
Tramvia Barcelona, Sants i St. Andreu, c/c		2.220,71
Casa a Santa Magdalena, 1, Vilanova	25.000,00	25.000,00
Casa a Sant Antoni, 6, Vilanova	8.000,00	8.000,00
Casa a Sant Gervasi, 58, Vilanova	2.133,30	2.133,30
Casa al carrer de Pàdua, Vilanova		4.653,55
Casa Rbla. Transversal-Llibertat, Vilanova		2.032,45
Cases prolongació rambla Principal, Vilanova		4.629,15
Solars carrers Recreo, Soler i Rambla, Vilanova		1.703,12
Vinya Vidal, Rambla de Vilanova		1.027,00
Casa passeig de Gràcia-Aragó, Barcelona		47.034,76
Casa Aragó, 337 (?), Barcelona		22.446,37
Terrenys Camps Elisis, Barcelona		14.629,30
Embargs pendents	14.051,53	22.874,19
Casimir Gumà	21,00	14.101,24
Accions	1.500,00	
Ferrocarril econòmic		4.902,57
Llotja Teatre Principal, Vilanova	250,00	250,00
A cobrar de Pere Pujol	18.024,19	7.174,30
A cobrar d'Aleix Soujol	5.000,00	966,13
Panteó i sepultures a Vilanova i Matanzas	2.514,74	8.799,80
Magí de Grau, port de Vilanova		550,00
Bartolomé Pieras, Juan Soler i altres c/c	4.989,44	71.257,99
Interessos		1.955,04
Tabacs		1.554,10
Cotó		2.467,62
Actiu total	245.451,75	529.004,28

Quadre 8. Llibre de balanços de Francesc Gumà i Ferran, 1871-1875. Passiu

En duros	31/08/1871	30/06/1875
Capital	229.700	274.730,79
Regla Comas	9.590	
Josep Masip, part deute Traite	2.000	3.931,63
Juan Soler i Morell		19.677,48
Sepultura a Matanzas		2.400,00
Joan Carbonell i Juncosa, Vilanova		1.821,26
Corbeta Sebastià Gumà, en construcció		9.727,13
Bonaventura i Isidre Sans, Vilanova		7.111,86
Lletres a pagar		120.728,28
Altres deutes	9,60	45.965,83
Mercaderies		5.113,08
Vins		3.659,18
Pèrdues i guanys	4.151,95	34.137,76
Passiu total	245.451,75	529.004,28

Font: Elaboració pròpia mitjançant el Llibre de balanços de comprovació. Arxiu MGR

Quadre 9. Principals propietaris de l'Eixample de Barcelona. Padró 1880

Ordre	Propietari	Quota ptes.
1	Salvador Samà i Torrents	7.635
2	Domínica Juera, vidua de Josep Vilar i filles	5.687
3	Teresa Torres, vídua de Ramon Quadreny	5.302
4	Francesc Gumà i Ferran	5.154
5	Enric Herris	4.962
6	Josep Torrents i el seu fill Enric Sicart Torrenty	4.872
7	Vicenta Vilaró Coll	3.938
8	Cabot, Canals i Rovellat	3.780
9	Felip Bertran	3.730
10	Miquel Buxeda	3.676

Font: Arxiu de la Corona d'Aragó. Hisenda. Contribució Territorial.
Citat per Rodrigo Alharilla a *Indians a Catalunya*.

subscriptors d'accions del projecte definitiu i, finalment, Soler resultarà ser el primer president de la companyia que bastirà la línia de Valls a Vilanova i Barcelona. Tot ens fa suposar que Soler i Soujol podrien haver estat els veritables inductors que Gumà s'introduís en el negoci i acabés enarborant la bandera del ferrocarril, una determinació que el marcava per a tota la vida.

Pau Soler i Aleix Soujol, un des de l'òptica vilanovina i l'altre des de la carrilaire, conjugarien el personatge literari de Josep Rodon a la novel·la *La febre d'or*. Considero aquesta tesi força més versemblant que no pas Cristòfol Raventós, amb qui Gumà competí durant anys per endur-se la concessió i no és clar que tinguessin gaire bona relació.

La hipòtesi de Coroleu¹⁰⁸ segons la qual fou Gumà qui cercà Xaudaró implicaria que aquell desembarqués ja amb la idea de construir la línia i això només hauria estat possible si Soujol ho hagués emparaulat en la trobada a Cuba el 1870, idea gens desdenyable però sense suport documental. També cal notar que, a part de la referida carta dels cunyats del desembre del mateix any evidenciant la necessitat d'un ferrocarril fins al port de Barcelona, no hi ha cap altra referència al ferrocarril vilanoví en la correspondència de l'arxiu familiar prèvia al retorn que he pogut consultar. En tot cas, qui ho va dir primer, si Xaudaró, Soler, Soujol o Gumà, deixa de tenir importància, ja que probablement tots anaven a l'una i era un anhel àmpliament compartit a la ciutat: industrials tèxtils, exportadors de vins i aiguardents, boters i comerciants vilanovins amb un peu a Amèrica o no, ho tenien constantment present. La psicosis de l'aïllament de la vila després de l'establiment de la via fèrria per Vilafranca era present a tota la població, més en el món econòmic i, especialment, en el comercial.

Sí que és clar que Gumà finançà a Xaudaró, almenys en part, els costos de la redacció d'aquest primer projecte econòmic, figurant en el seu balanç particular amb data 31/08/1872, ja abans de la primera relació epistolar trobada, un actiu enfront de Xaudaró d'un import de mil duros.¹⁰⁹

PROJECTE DE FERROCARRIL ECONÒMIC DE CELS XAUDARÓ I ROVIRA, 31 DE DESEMBRE DEL 1871¹¹⁰

Al projecte hi ha un apartat preliminar referent a la línia Tarragona-Barcelona en què es fa constar que «la construcció dels ferrocarrils no ha obeït (especialment a Catalunya) a aquestes lleis [naturals], ni ha estat subjecta a càlculs més o menys encertats; causes estranyes i imprevistes i interessos particulars han pesat en l'execució d'aquestes obres d'una manera perniciosa a l'interès general». A continuació fa un repàs crític de la concessió de les diferents línies catalanes i posa èmfasi en la de Barcelona a Molins de Rei que pretenia continuar per Martorell, Igualada i Cervera cap a Lleida i Saragossa, d'acord amb el seu nom de Companyia del Centre i com arbitràriament es va concedir la línia a la Companyia del Nord, origen dels mals de la línia per la costa, i com la manca de planificació conduí a la crisi general del sector. Acaba la dura crítica dient que «s'albira una època millor».

El traçat per la costa escurçaria la distància entre Barcelona i Tarragona en uns dotze quilòmetres i s'assumeix que, si es fes una línia paral·lela, es perjudicaria la de l'interior i es destruiria capital. Recorda que, el 1864, el Govern va encarregar la formació d'un Pla general de ferrocarrils i s'hi va incloure la línia de la costa. A fi de no entrar en contradicció amb el finançament de la línia de

l'interior, el costaner també hauria de ser a càrrec del sector privat però «permetent que Vilanova i Sitges puguin sortir de l'aïllament». Els 94 milions de rals que pressupostava l'obra inicial per la costa ja no eren econòmicament assumibles a causa de la competència de l'interior i calia buscar una solució més econòmica. També desestima fer un tramvia al llarg de la carretera de les Costes, que just es començava a construir, pels diferents revolts i pendants d'un sistema i de l'altre. Només s'aprofitaria l'estalvi en el costós pont del Llobregat, de 38 metres de llum. Ja plantejava les dues alternatives d'accés a la capital: pel Prat de Llobregat directament cap al port, tocant a Can Tunis, o per Sant Boi, Cornellà i la Bordeta arribant al port per les Hortes de Sant Bertran. Opta per la primera, ja que considera que els terrenys de la segona són bones hortes de regadiu i massa cars d'expropiar. També a partir de Cornellà correria paral·lela a la que ve de Vilafranca, ja que la via tindria diferent amplada i col·lidirien els interessos de les dues companyies. Parla dels llocs on s'ha implantat la via estreta justificant que és l'adequada per als ferrocarrils de segon ordre.

Llavors venia la proposta tècnica, que implicava un ferrocarril modest, de baix pressupost i no gaire ràpid:

Reduir l'amplada de via d'1,67 a 1,06 metres, 61 centímetres menys que l'espanyola i 44 centímetres menys que la francesa.

Reduir el radi mínim dels revolts de 300 a 80 metres.

Reduir les esplanacions i obres de fàbrica, material fix, potència de les locomotores, vagons i carruatges, i fins i tot superfície d'estacions i edificis, en proporció.

Tot plegat portava a un pressupost d'11.301.804 rals, 2.825.000 pessetes. Les partides més impor-

tants corresponien a esplanació (2,4 milions de rals), via i material fix (2,6 milions de rals), expropiacions (700.000 rals), obres de fàbrica (un milió de rals) i material mòbil (1,2 milions de rals).

Una inclinació màxima del 2% i tres túnels a la Falconera i cala Morisca.

La velocitat dels trens oscil·laria entre vint i trenta quilòmetres per hora, i la durada del trajecte a Barcelona seria d'una hora i 55 minuts, incloent-hi les parades.

La despesa anual d'explotació es redueix a 1.049.688 rals. Els ingressos serien de 2.817.529 rals, resultant un producte líquid d'1.767.841 rals, que representa un rendiment del 15,64% sobre el pressupost d'establiment.

L'estació de Barcelona estava situada a les anomenades Hortes de Sant Bertran, al peu de Montjuïc, a tocar del port, i la de Vilanova anava a parar a llevant del raval de Santa Magdalena, a la Creu de Xirivia.

Jordi Ferrer¹¹¹ comenta el projecte, lloant-ne el fet de ser el primer plànol local localitzat que introdueix corbes de nivell, tot i que també afirma «Xaudaró dibuixa un nucli urbà de Vilanova i la Geltrú força desfasat, sense aprofitar l'existència del Plano geométrico (1865?). Sembla que degué subsumir algunes cartografies preexistents [...].

Juntament amb el projecte ben enquadrat, es conserva a la mateixa Biblioteca Museu Víctor Balaguer una nota manuscrita, suposadament de Gumà, que diu «Negado por el ministro de Obras Públicas después de 6 años de tramitación por el gracioso argumento de que estando proyectado con via estrecha, en caso de guerra no podrían transportarse los materiales de guerra sin transbordo».

Però la cosa s'emboicà, més o menys com havia passat vint anys abans amb el projecte de

A la pàgina del costat, a dalt, ubicació a Vilanova i la Geltrú de l'estació del projecte de Ferrocarril Econòmic del 1871 a la Creu de la Xirivia. A baix, primer traçat del túnel de la Falconera, del 1872.

Magí de Grau, ja que a primers d'agost del 1872 es presentava a Barcelona un nou projecte que li faria la competència.

EL PROJECTE DE VIGO, TARAFÀ I FONT, 1872
Uns empresaris barcelonins havien observat les dificultats de comunicacions del Garraf, en contradicció amb el seu desenvolupament industrial, i veien la possibilitat d'una bona inversió que beneficiaria la comarca i també els promotors.

En els seus escrits exposen la necessitat de l'obra, la seva utilitat i les principals característiques tècniques i econòmiques.

Diuen que, per anar a Barcelona, s'han de fer setanta quilòmetres i pujar a 250 metres per una mala carretera fins a Vilafranca. Afirmen que no solament ha estat culpa del Govern, sinó que també les males condicions del terreny hi han influït moltíssim. Recorden que a primers de segle, quan es construí la carretera Barcelona-Taragona, ja es van fer molts estudis per traçar-la per Vilanova i no per Vilafranca, ja que s'estalviaven 22 quilòmetres i la pujada, però l'escabrositat de les Costes els feu desistir. I quan es va fer el projecte del ferrocarril, passà el mateix. Així han passat anys i anys, frustrant-se projectes. Finalment, s'ha aconseguit que la carretera a Barcelona ja estigui en construcció. Ara falta que es pugui fer el trajecte amb velocitat, comoditat, seguretat i economia, i això només es pot fer establint damunt d'ella un tramvia o ferrocarril de sang, ja que encara que fos servida pels denominats *ferro-carrils econòmics*, a causa dels pendents, els revolts i els immensos precipicis, seria un continu risc per als viatgers i per als vehicles que hi circulessin. Conclouen que el tramvia és ideal, ja que

té les comoditats del ferrocarril i les dels carruatges, i pot aturar-se on el viatger desitgi.

El projecte s'anirà acabant de definir a mesura que es construeixi la carretera. El punt de partida ha de ser el port de Barcelona, passant per Sants, la Bordeta, l'Hospitalet, Cornellà, Sant Boi (on es farà un nou pont sobre el Llobregat), Viladecans, Gavà, Castelldefels, Costes del Garraf i Sitges. El traçat acaba a la Rambla de Vilanova. I reblen que no cal fer grans explicacions, ja que les obres de veritable utilitat pública es recomanen per si soles.

El revolt de menys radi tindrà quinze metres, hi haurà cotxes cada quinze minuts des de Sants, es faran catorze viatges diaris a Vilanova i es necessitaran cinquanta cavalls només per servir aquesta ciutat. La velocitat estimada serà de 18 km/h i es tardarà dues hores i quaranta minuts de la Rambla de Vilanova a Barcelona, més el temps per al canvi de cavalls; en total, menys de tres hores. Les mercaderies circularan de nit i no es parla de l'amplada de la via, només el fet que sigui fàcil de netejar.

Les previsions econòmiques són les següents:

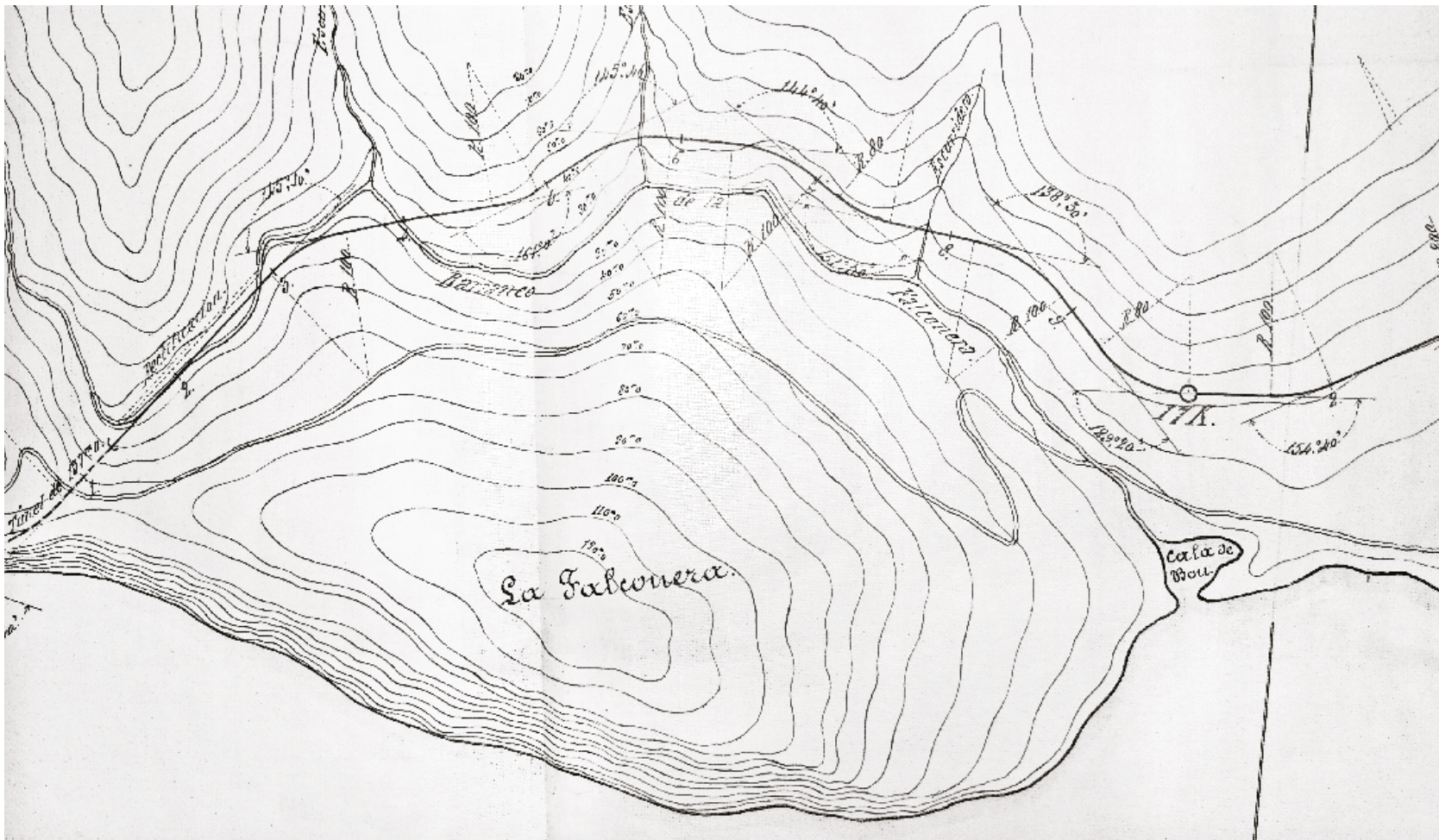
- Costos de l'obra: 2.655.177 pessetes, lleugerament inferiors als del projecte anterior de Xaudaró.
- Ingressos totals/any: 1.380.583 pessetes.
- Costos d'explotació/any: 484.827 pessetes. Producte líquid: 895.755 pessetes. És a dir, un 33,73 % de rendiment del capital.
- No hi ha expropiacions, tot i que es pressuposen 4.000 pessetes per aquest concepte. Només falta deduir la contribució que se'ls imposi.

Diuen saber «d'un altre projecte "econòmic" que pot costar 11 M de rals, o sigui gairebé el

CELS XAUDARÓ I ROVIRA / BMVB



CELS XAUDARÓ I ROVIRA / BMVB



mateix que el nostre, sense haver d'expropiar ni gairebé fer obres. “Segur que és irrealitzable”». I acaben amb una previsió de futur: «tenim notícia que a Nova York s'estan substituint els cavalls dels tram-vies per màquines d'aire comprimit. Si donen resultat, també les aplicarem».

Presentat aquest nou projecte, començaven ben aviat els problemes per al ferrocarril econòmic de Xaudaró. Però no seria l'únic.

EL PROJECTE DE CRISTÒFOL RAVENTÓS SOLER, 1873-1877

El projecte es presenta al Govern Civil de Barcelona el setembre del 1873. Conté els plànols, la memòria i el pressupost del tram de la província de Barcelona fins a Cubelles.

A la Memòria d'aquest nou projecte ja s'explica que l'estudi feia anys que s'havia acabat, quan les companyies ferroviàries estaven totes en crisi economicofinancera, en descrèdit i era impossible reunir el capital, per la qual cosa se'n desistí. Ara es veia obligat a demanar-ho de nou, ja que sabia que hi havia dos expedients més en tràmit, els dos que hem esmentat.

Aquest projecte tindria dues seccions, la Barcelona-Vilanova-Cubelles que demanava i una segona des de Tarragona fins a travessar el Foix, que tramitaria més endavant davant el governador civil de Tarragona a nom del seu consoci Manuel Carreras i Girona, el parent de Gumà.

El ferrocarril seria més veloç que tots els projectes presentats fins llavors, amb un radi mínim dels revolts de mil metres, un desnivell màxim del 0,5% i una distància entre els extrems Barcelona i Tarragona 22 quilòmetres inferior a la línia de Martorell i fins i tot vuit quilòmetres menys que el seu projecte anterior.

En plena vigència de la necessitat d'allargar les línies per fer-les rendibles, explicava que aviat començaria la construcció de la línia Aranjuez-Conca-Terol-Reus, que es dirigiria a Barcelona per la costa, ja que era el camí més curt. Per aquest motiu, el seu traçat havia de ser especialment ràpid amb la finalitat d'escurçar el temps entre Barcelona i Madrid.

Al llarg de tota la Memòria anomena el traçat de Barcelona-Tarragona per l'interior com *el tortuós*, amb quatre hores de viatge i revolts de fins a 500 metres de radi, cosa que impossibilita un temps inferior al seu, que serà de 130 minuts de Barcelona a Tarragona i de 65 minuts fins a Vilanova. El seu tindrà vuitanta quilòmetres fins a l'entrada a la capital i 82 fins a empalmar amb el de Mataró i Granollers, un 25% menys que el de Martorell, és a dir, un 25% menys de temps i de diners. Calcula que els costos d'explotació seran un 50% inferiors als de l'interior.

En l'aspecte legal diu que mai hi ha hagut una suposada llei que especifiqui clarament la impossibilitat de camins paral·lels i que el que és clar és que les concessions s'han de fer per llei. I el ferrocarril de l'interior no té aquesta llei que específicament el concedeixi, ja que, en l'autorització del 1859, el traçat a seguir és «indistint» per l'interior o per la costa. Raventós es valia, així, de l'enginyosa concessió que al seu dia (feia més d'una dècada) havia efectuat el Govern.

Preveu la construcció de quatre túnels amb un total de 3.589 metres de foradada, un dels quals de 2.220 metres, situar l'estació de Barcelona a l'Horta de Sant Bertran, com faria el projecte definitiu, i la de Vilanova al carrer de la Llibertat.

El seu pressupost total Barcelona-Tarragona és de 93.588.000 rals de billó, 18.717.600 pesse-

tes, mentre que la línia de l'interior havia costat 33.875.000 pessetes, i encara així afirmen que és la més rendible d'Espanya.

Diu que, l'any 1871, l'explotació del ferrocarril per Vilafranca va donar uns ingressos d'11,3 milions de rals i unes despeses de 4,5 milions. I com que els costos seran el 50% del *tortuós* i d'ingressos en preveu els mateixos, el marge serà de 2,27 milions de rals, que, pagant el 6% als obligacionistes, queden en 6.250.000 per repartir entre els accionistes, és a dir, un rendiment del 13,36% per al capital invertit, per la qual cosa la inversió suposa un bon negoci.

Finalment, aprofita per denigrar durament el ferrocarril «econòmic» de Xaudaró, Soujol i Gumà, ja que considera que serà massa lent.

A part dels càlculs referents al rendiment econòmic del projecte –agosarats, un pèl simplistes i poc justificats–, cal notar que el futur projecte definitiu de Gumà i Xaudaró del 1878, a part de dirigir-se a Valls, serà força similar: són pràcticament idèntics el pressupost inicial, el radi dels revolts i pendants, els túnels o la situació de les estacions a Barcelona i Vilanova. Repassem una mica el conflicte entre els tres projectes que pràcticament coincidiren en el temps.

EL CONFLICTE ENTRE ELS TRES PROJECTES, 1872-1877

Establert a Barcelona però també amb casa a Vilanova, Gumà anava desplegant diverses activitats de caràcter ciutadà que ja havia iniciat a l'anterior estada del 1865 i, d'acord amb l'Ajuntament, patrocinava la reconstrucció de la capella del cementiri de Vilanova i empenyia i encapçalava subscripcions per posar bancs, construir voreres o plantar arbres a la Rambla i al centre de la vila.

Evidentment, continua amb l'activitat de Gumà Hnos. des de Barcelona, estrenyent llaços amb els comerciants locals. Per exemple, el mes de juny, el banquer Manuel Girona li comunica¹¹² que s'ha constituït la companyia Magatzems Generals de Dipòsit de Barcelona (Societat dels Docs) i el convoca per a l'aprovació dels estatuts.

De la família, amb qui manté una major fluïdesa epistolar és precisament amb el cunyat Manuel Carreras, que viu a Vilanova i que també es dedica als negocis de comprar i vendre amb una certa activitat. En cartes del gener del 1872,¹¹³ li comenta que ha parlat amb Sadurní de la possible compra d'una fàbrica tèxtil, segurament referint-se a la de ca l'Escoda de Vilanova. Pel que fa al tema immobiliari, Carreras apunta la possibilitat de comprar al carrer d'Aragó de Barcelona, just al costat d'on ho han fet Gumà i altres cunyats.

També sabem que, a finals d'estiu, Xaudaró i Gumà treballen en el desenvolupament del projecte ferroviari, gestionant les expropiacions als pobles del trajecte, i l'enginyer viatja a Madrid per veure el ministre i impulsar l'expedient. Soujol també hi col·labora.

Com a millora local, fem constar que, mitjançant l'impuls de Balaguer, el gener del 1872 pels carrers de Vilanova s'estan instal·lant els primers cables telegràfics i a l'estiu ja s'envien telegrams.

Al cap de poc temps de la presentació del nou projecte ferroviari de Salvador Vigo, Tarafa i Font, el novembre és Francesc X. Lluch i Rafecas,¹¹⁴ col·laborador de Gumà en diversos assumptes, qui l'alerta¹¹⁵ que ha rebut la visita dels senyors Vigo i Font i els ha recomanat que parlin directament amb ell. «L'avisó perquè tingui temps de pensar-se què els diu.»

Després és Carreras (que manté força sintonia política amb Gumà en tot el que fa referència

a política colonial, intentant agrupar els addictes en algunes organitzacions com ara el Círculo Hispano Ultramarino) qui escriu a Gumà dues vegades.¹¹⁶ El primer cop diu que s'ha assabentat pel cunyat comú Josep Masip dels entrebancs que troba el projecte ferroviari de Xaudaró i ofereix compartir-lo amb el seu i el de Raventós, i que s'hi afegís també Soujol: «ells dos es podrien posar al davant, perquè Raventós ja és massa gran». Afirmar que, en el projecte, «ell és el segon en interès, que n'és gerent, juntament amb Raventós, des de la constitució el 1864 i que ja s'hi havia deixat 2.000 duros feia vuit anys». I també s'estén visionant un gran ferrocarril, «una cosa seriosa», que comptaria amb capital anglès.

L'endemà li anticipa els principals arguments del projecte amb Raventós: que ha estat beneït per Borja de Prado, enginyer en cap de la Junta de Camins, que es farà una reunió de prohoms per impulsar el projecte, a la qual el convida a assistir, que fer només el tram Barcelona-Vilanova és un deliri, que ells pensen fer fins a Cubelles per després anar fins a Tarragona i que compten amb Gumà perquè s'hi posi al davant: «que Gumà, Vilanova i el ferrocarril ja no poden anar separats»

Pocs dies després, Soujol presenta la petició de declaració d'utilitat pública i Gumà avança a Víctor Balaguer¹¹⁷ que «aviat l'haurà de necessitar per tirar-lo endavant». ¹¹⁸ Més endavant, és Raventós qui dona a conèixer el seu projecte i el *Diari de Vilanova* el publica per parts.

Per altra banda, els germans alerten Gumà que les coses es van complicant a Cuba, on han fet fallida diverses cases de comerç, es creen cossos de voluntaris per lluitar contra la insurgència, maleeixen la política del govern de Castelar i anhelan el retorn de la monarquia, tot i que ells treballen folgadamente.¹¹⁹

Altrament, l'alcalde de l'Hospitalet i gent de Sant Feliu i de Sant Boi presenten un plec de signatures a favor del projecte de Vigo, Tarafa i Font, que passa pels seus municipis, mentre que Soujol al·lega que aquest carril transita per damunt d'una carretera, la de les Costes, que encara no existeix del tot, per la qual cosa incompleix les condicions. L'agost del 1873, el Govern de la República desestimaria aquest projecte.¹²⁰

El març del 1874 es declara d'utilitat pública el projecte presentat per Soujol desestimant-se les al·legacions de diversos propietaris, dels representants de la línia de Martorell i de Vigo i companyia.¹²¹ Per la seva banda, el diari anglès *Lloyd's* opina del projecte afirmant que el presentat per Soujol està redactat per Xaudaró, és econòmic, té 45 quilòmetres i no excedeix els 3.000.000 pessetes, menys de la tercera part d'un ferrocarril ordinari.¹²²

Pocs dies després, el *Diari de Vilanova* anuncia el dictamen de la Diputació instant el governador civil a declarar d'utilitat pública el projecte de Raventós fins als límits provincials.¹²³

Mentre l'exalcalde Francesc Alegret demana el suport de Balaguer al de Raventós,¹²⁴ Gumà també li escriu una extensa carta que, en síntesi, diu:¹²⁵ «Quan vaig arribar d'Amèrica, Xaudaró em buscà de padrí, no vaig titubejar ni un moment a prestar-li tots els meus recursos. Fa dos anys que vam iniciar l'expedient per mitjà d'Aleix Soujol, demanant la utilitat pública que ha estat declarada, i la companyia de Martorell ha protestat en alçada al Govern central, al qual ha passat l'expedient. No l'havia volgut molestar mai, deixant el tema a les mans de l'amic Barrié i Agüero, però ara l'he de molestar a vostè. Raventós ha tingut durant deu anys guardats els seus estudis i, després que vaig donar suport al projecte de Xaudaró

tramitat per Soujol, "se apeó", demanant la seva concessió juntament amb Manuel Carreras, cunyat meu, en virtut de l'entusiasme que s'ha despertat a Vilanova pel ferrocarril. Però no han obtingut la declaració d'utilitat per a la província, ja que no han seguit correctament la tramitació i ara venen cap a Madrid el Carreras i uns altres per interessar-s'hi. Si sabés que només s'ocuparien del seu projecte, no el molestaria. Però em temo que venen a desprestigiar l'econòmic i li demano que sigui neutral. Sigui el general o l'econòmic, que vingui el ferrocarril a Vilanova. Vull un ferrocarril que doni resultats als capitals que s'inverteixin en la construcció. Amb franquesa he de dir que voldria la línia general a l'econòmica, però tinc les meves raons que m'obliguen a optar per l'econòmica i crec que estarà vostè amb mi». I detalla els seus motius: «1r - La línia Barcelona-Tarragona ha de lluitar amb més oposició de Martorell que la línia parcial només fins a Vilanova. 2n - La primera val cinc milions de pesos (= 25 milions de pessetes) i la segona només un milió (= cinc milions de pessetes), i l'autor del projecte (Xaudaró) diu que en sortiran amb 600.000 pesos. En 3r lloc, no crec que es reunixin cinc milions de pesos per a una línia que ha de fer la competència a una ja establerta i, en canvi, tinc ja a mà el milió necessari per a l'econòmic amb la convicció de rendibilitat per a l'accionista. En 4t lloc, el concessionari Raventós està totalment desprestigiat a Vilanova pels seus canvis de color polític i la mala administració de l'aqüeducte,¹²⁶ i jo estic verge i convençut que, posant-me al davant, tots em seguiran. Si s'atorga l'econòmic, aviat veurà rails posats i, abans de dos anys, anirem per ells a Vilanova. Si no es dona l'econòmic, mai hi haurà tren, ja se n'ocuparà Martorell. Tinc bona popularitat a Vilanova

perquè el que he començat ho he acabat, encara que sigui pagant-ho jo. M'he obligat amb els concessionaris de l'econòmic a fer els desemborsaments necessaris fins a obtenir la concessió sense cap tipus d'interès. Actualment tinc un projecte per a Vilanova que no tardarà a realitzar-se i que en farà un jardí de pur esbarjo. Visc per a Vilanova exclusivament».

Després d'aquestes recomanacions enfrontades, al cap d'un mes, Gumà hi torna i adjunta una carta d'Alegret, que ja s'ha posat al seu costat. En síntesi, tots dos diuen el mateix: aposten perquè es donin les dues concessions, dubten que Raventós reuneixi el capital, li facilitaran l'oportunitat durant un any i, si no tira endavant, llavors ho farà Gumà amb plans per a una segona fase d'anar cap a Valls i entroncar amb la línia de Lleida, «conduint a la nostra platja els fruits de l'interior, per poder arribar a Madrid en un futur». ¹²⁷ El setembre del 1874, Gumà expressa per primer cop el seu desig d'anar a Madrid.

La setmana següent, Lluch i Rafecas també es dirigeix a Balaguer a favor de Gumà i aquest comunica al diputat que ha comprat el projecte a Vigo, Tarafa i Font (per 750 pessetes)¹²⁸ amb la condició que no tornin a plantejar cap projecte fins a Vilanova, tot i que sí que podran fer-ho de Barcelona fins a Sant Boi.¹²⁹

Hi ha uns mesos de pausa en què Gumà va seguint la seva promesa de donar temps a Raventós, i Carreras observa que les relacions amb el seu cunyat es van espatllant. De fet, Gumà ha anat canviant d'estratègia i ha passat del seu paper secundari en el projecte de Xaudaró i Soujol a assumir-ne el protagonisme i somiar en un ferrocarril ordinari, amb l'ajuda de Balaguer. De mica en mica, a aquest ja li ha anat traslladant el seu projecte: «voldria la línia general a

l'econòmica», «que doni resultats als capitals que s'hi inverteixin», «després de tenir la concessió demanaré anar fins a Valls i fins a Lleida [...] per poder arribar a Madrid» i, finalment, «Raventós està totalment desprestigiat a Vilanova». Unes declaracions d'intencions que, amb molta o poca sort, s'aniran confirmant els anys a venir; només resta esperar que el projecte de Raventós fracassi tot sol.

Carreras, mentre negocia amb Gumà la compravenda d'un solar al carrer d'Aragó, torna al tema ferroviari.¹³⁰ Insistent en el fet que s'uneixi a ells, li ofereix el seu lloc a la companyia, en què diu tenir 1.000 duros sobre 10.000, i oferint-li la meitat de la seva part en el projecte, si tirés endavant. «Pancho [el nom familiar de Gumà des dels seus temps a Cuba], a veure si fem l'abraçada de Bergara i entre tots tirem endavant.»

Però Gumà no cedeix i, assabentat de les recomanacions de Ferrer i Vidal, Antoni Samà i Josep A. Salom al projecte de Raventós, el setembre del 1875 planteja a Balaguer, i ho fa públic al diari, l'estratègia d'abandonar el suport, deixar de recomanar el ferrocarril econòmic de Xaudaró i esperar el desenllaç per part de l'administració: «així doncs, li recomano a V. que no doni un pas més a favor de la via estreta, sense que per això obliidi les bones gestions de V. fetes en favor de l'assumpte».¹³¹ Al diari ho lamenten, diuen saber la voluntat de Gumà de continuar la línia cap al Vendrell i Valls per entroncar amb la de Lleida i esperen resignats el moment de la via general.

El mateix setembre es constitueix la junta per a la promoció del port a la ciutat, en la qual participa Gumà i en què Lluch i Rafecas té un paper protagonista. Aquest era de l'opinió que «el port portarà el ferrocarril i doblarà la població»¹³², i s'encarregava, a part del seguiment del projecte,

de la recollida de participacions en el capital. Però el recapte de subscripcions no va bé, s'aplega poc més del 25% del necessari.¹³³ Alguns dels principals propietaris de la ciutat (Samà, Torrents, Soler i Morell o Baró) no hi participen i demana a Gumà que vingui a Vilanova, que «aquests el que volen és que els hi demani ell en persona i veure'l al davant [...] si vostè no ve, el port no es farà».¹³⁴ I el port no va tirar endavant, ja que, el novembre del 1875, Gumà ja havia canviat d'opinió i considerava el ferrocarril totalment prioritari. Gumà no va fer el pas que li demanava el seu amic i col·laborador Francesc Lluch i el port hagué d'esperar uns vuitanta anys...

A finals del 1875, el canvi de tàctica de Gumà no solament afecta l'amplada de via del ferrocarril i, mentre Lluch defensa el port com a centre neuràlgic de progrés vilanoví, ell va perfilant una nova estratègia per a la ciutat. De la mateixa manera que la feble línia ferroviària entre Reus i Tarragona, prolongada amb penes i treballs fins a Montblanc, havia estat capaç d'arruïnar el comerç des de la platja de Salou, el potent port de Barcelona, connectat ferroviàriament amb el Penedès i la resta del Principat, ofegava la platja de Vilanova i probablement també impediria que florís un nou port no abastit pel ferrocarril. Valia més connectar primer Vilanova amb el port de Barcelona donant entrada i sortida a la indústria i el comerç locals, i posteriorment anar pel port. I si es prolongava la línia cap a Valls amb expectatives d'entroncar amb la línia de Lleida i enllaçar amb la de Madrid, la rendibilitat d'aquesta línia seria evident. I, lògicament, no podia ser de via estreta; calia un ample normal. I, així, el port passà a un segon terme.

A la Memòria de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, 1869-1881,¹³⁵ podem llegir:

Avui el Port està tancat; els vaixells poden fondejar amb seguretat dins seu; les operacions de les descàrregues es fan amb comoditat i molta més economia; les esquadres de tot el món han fondejat al seu interior amb les seves fragates cuirassades de més calat [...] la sonda és de 8 metres en gairebé tota l'extensió del fondejador; en un gran espai, on fondegen els vaixells de guerra, és de 10, 12 i 14 metres, i aquesta és també la de la boca d'entrada. Té, a més, avui el Port un avantport de 60 hectàrees [...] i unes dàrsenes de 80 hectàrees [...]. En resum; el Port de Barcelona, que reunia males condicions en començar la gestió de la Junta, és avui el segon en importància i comoditat a la Mediterrània.

Les obres de reforma i ampliació dutes a terme per aquesta Junta en el període 1870-1881 foren de 18.000.000 pessetes, quantitat molt similar al pressupost inicial de la futura línia fèrria Valls-Vilanova-Barcelona.

A fi de tenir-ne una referència, el moviment comercial del port de Barcelona l'any 1880 fou de 881.218 tones, sense pesca fresca ni tràfic local.¹³⁶ La seva competitivitat enfront del possible port de Vilanova seria enorme.

Paral·lelament, i des de feia anys, van tirant endavant de mica en mica les obres de la carretera en direcció a Barcelona, que tenen un pressupost de 12.000.000 pessetes. Lluch i Rafecas també està involucrat en el projecte, igual que el seu pare, Lluch i Torrents, que intervé en les obres i expropiacions a la zona de Sitges.

Poc abans del Nadal del 1875, el Govern es decanta pel projecte de Raventós. Balaguer ho sabia però no va voler ser el primer a dir-ho a Gumà.¹³⁷ El dia 22 és Carreras qui li escriu anun-

ciant-li que tenen la concessió del Ministeri¹³⁸ i el mateix dia repiquen les campanes i la població vilanovina ho celebra com es mereix: hi torna a haver una concessió per tirar endavant el ferrocarril de Barcelona a Vilanova i fins a Cubelles! Malgrat tot, molts es pregunten d'on sortiran els 18.700.000 pessetes necessaris per construir-lo.

I Gumà decideix interposar un recurs contenciós administratiu contra la resolució ministerial. Volia que el presentés el seu home a Madrid, Leopoldo Barrié Agüero, però Balaguer li aconsella que sigui Alonso Martínez.

El recurs al Consell d'Estat¹³⁹ el presenta Alonso Martínez, en nom de Gumà, contra la reial ordre (RO) atorgant la concessió a Raventós. S'hi explica que Soujol projectà un ferrocarril econòmic de via estreta, que es va subrogar a Gumà, que el març del 1874 obtingué la declaració d'utilitat pública del governador civil i demanà l'oportuna concessió perquè afectava el domini públic. Vigo en presentà una altra posteriorment, de la qual desistí per acord amb Gumà. Després, Raventós i Carreras demanaren un ferrocarril ordinari. A tots ells s'oposà la companyia de Martorell al·legant que les línies anaven paral·leles a la seva, ja en explotació. La Junta Consultiva del Ministeri va decidir que eren compatibles els dos ferrocarrils projectats, tant l'ordinari com el de via estreta. La reial ordre omet que a Raventós i Carreras els mancava la declaració d'utilitat pública que només pot donar el governador provincial i no el ministre, per la qual cosa no és procedent la concessió i demana la seva nul·litat.

Finalment, el 1877 s'efectuaria la concessió definitiva a Raventós.

Al mateix temps, els germans de Gumà es continuen queixant des de Cuba¹⁴⁰ de la mala situació

econòmica i política de l'illa, de les noves exigències tributàries del Govern d'Espanya i del decaïment dels preus. En plena Guerra dels Deu Anys, hi ha revoltes internes i cremes d'*ingenios* i plantacions. Els tres germans estan d'acord a vendre l'*ingenio* Santa Sofía, atès el seu baix rendiment i el malestar regnant. El darrer exercici ha estat molt dolent i Casimir Gumà, que des de fa uns mesos és alcalde de Matanzas, proposa un augment de capital a la societat.¹⁴¹ Finalment¹⁴² s'acordà un augment de 10.000 pesos per part de cada soci, segons consta en la mateixa carta en què Casimir queda assabentat de les pèrdues que ha patit Gumà en les seves inversions a la borsa i li recomana que vagi amb compte.

Per la seva banda, l'amic i soci novaiorquè Emilio Puig¹⁴³ li comenta les grans possibilitats del comerç del petroli, l'ús del qual es va afermant cada dia més, i també dels nous vehicles moguts amb vapor i sense cavalleries (tramvies) que s'estan introduint a la ciutat americana, i convida Gumà a fer-li una visita. Gumà té un capital de 18.000 pesos invertits a la companyia de Puig.

I Gumà també havia iniciat l'activitat urbanística i immobiliària, tant a Barcelona com a Vilanova. A la capital feia relativament poc que havien enderrocat les muralles (1854), aprovat el Pla Cerdà (1860) i cap al nord de la ciutat vella es creava un nou eixample que rebia l'ona expansiva de la burgesia emergent –comercial, industrial o especuladora en terrenys o valors borsaris– i dels terratinents locals que fugien de les guerres carlines. Gumà hi adquiriria un solar als Camps Elisis i un altre al carrer d'Aragó, individualment o en companyia d'algun cunyat.

Aquí, la primavera del 1872 ja mantenia correspondència amb l'alcalde Simeón¹⁴⁴ respecte al traçat de la Rambla, tema sobre el qual es crearia

una polèmica pública que duraria mesos. Mentre adquiria solars a la rambla de la Pau, a la Transversal (cantonada amb Llibertat) o al carrer de les Barques, propugnava que la Principal es prolongués en línia recta fins al mar, perpendicular a la platja. Aleshores, el tram obert s'acabava al carrer de Cuba¹⁴⁵ i la proposta s'oposava a altres de menys agosarades que continuaven obliquament seguint l'orientació de l'església a canvi d'importants estalvis en expropiacions. La discussió sobre la Rambla i la trama urbana de l'eixample fins a la Marina s'allargaria durant anys, fins que l'Ajuntament va decidir que conservés la línia recta inicial el juny del 1872. Dos anys més tard, Gumà, juntament amb Pau Soler i d'altres propietaris, proposaren a l'Ajuntament un pla parcial al sud del carrer de Colom que fou definitivament aprovat el setembre del 1875. Posteriorment, en sessió d'octubre del 1876, es declarà d'utilitat pública el «plànol general» de noves alineacions i prolongacions de carrers, més endavant conegut com a *Eixample Gumà*, que desenvolupa la trama urbana ciutadana de forma ortogonal a partir de les directrius que tracen les rambles Principal i Transversal.

Jordi Ferrer explica que «l'Eixample Gumà fou més un projecte que no pas un pla urbanístic».¹⁴⁶ «Fou un procés en què la mera alineació queda superada pels condicionants que els nous avenços en els sistemes de transports i els nous requeriments higienistes imposen al creixement de les ciutats, influenciat per la tasca teòrica i pràctica d'Ildefons Cerdà, que aleshores marcava l'avantguarda del pensament urbanístic al país.» «En el Plànol General es sublimaven els anhels de Gumà»¹⁴⁷ i «obté valor com a icona d'aparent modernitat i desideràtum de progrés».¹⁴⁸ Tot i això, l'obertura definitiva de la

Rambla fins al mar no es materialitzà fins a la dècada del 1950.

EL CANVI DE CICLE DURANT LA DÈCADA DEL 1870

La tornada a casa de Gumà fou presidida per un llarg període d'instabilitat política que feia temps que s'arrossegava. El Sexenni Democràtic havia arrencat el 1868 amb la revolució La Gloriosa i a finals del 1870 fou assassinat el general Prim, president del Consell de Ministres des de feia poc més d'un any, que havia estat el principal valedor del nou rei italià Amadeu I de Savoia, escollit per les Corts pocs dies abans. En absència de Prim, el nou rei va tenir serioses dificultats per tirar endavant a causa de la fragilitat dels seus suports i la fredor amb què fou rebut per la classe política espanyola. Aviat es barrejaren conspiracions republicanes, alçaments carlistes, el separatisme de Cuba, les disputes entre els seus propis aliats i alguns intents d'assassinat. Al cap de poc més d'un any de regnat, abdicà a principis del 1873 i l'endemà es proclamà la no menys inestable Primera República. Enmig de tot, la Tercera Guerra Carlina entre el 1872 i el 1876, amb especial incidència al Principat.

Malgrat que en aquell temps les notícies arribaven tard i malament i els problemes de la Cort tenien una influència relativa en la vida quotidiana, dels temes enumerats n'hi hagué dos amb més incidència popular: la Guerra Carlina i la Guerra de Cuba. La primera dificultava el comerç i les comunicacions, hostilitzava els vilatans i extorquia els més adinerats en pro de la causa. La de Cuba mobilitzava els joves a l'exèrcit, causava doloroses baixes, exigia copiosos esforços a l'Era-ri, que reclamava contribucions, i, en definitiva, qüestionava el futur de la colònia.

En conjunt, no eren les millors condicions per a l'economia ni per al plantejament d'inversions a llarg termini. De la dura crisi financera del 1866 se n'havia anat sortint a empentes i rodolons amb l'entrada a la nova dècada, però fou d'una manera més definitiva la Restauració Borbònica del 1874 en la figura d'Alfons XII la que proporcionà una millor solidesa institucional, en la qual el poder econòmic es trobaria força més a gust. En paral·lel, a finals del 1875 s'esllanguien els carlins a Catalunya i començava a albirar-se un període d'estabilitat més afermat.

L'expansió de la fil·loxera per França la dècada del 1870, les conseqüències que la seva guerra amb Prússia anaven produint en les seves exportacions tèxtils a Espanya i els petits èxits que anaven aconseguint els fabricants catalans en l'expansió de les polítiques aranzelàries proteccionistes –amb especial rellevància de Ferrer i Vidal, ja establert a Barcelona– són els principals factors econòmics que s'uniren a l'estabilitat política i que ajuden a explicar l'auge econòmic d'aquest període.

Els efectes positius es notaren ja en el primer lustre, però fou en el segon quan el creixement augmentà decididament. Fem una comparació dels increments mitjans de diversos indicadors d'activitat econòmica entre el 1871 i el 1876 i el 1876 i el 1881, ja que resulten prou aclaridors de la gradual acceleració de la recuperació fins a esclatar el 1881. Les dades es refereixen a Espanya, excepte l'índex de producció industrial de Catalunya.

La Borsa de Barcelona ho reflectia perfectament i, si en el període 1870-1876 l'índex general pujava un 72,6%, en el 1875-1881 ho feia un 132,1%, quasi el doble.

La demografia local millorà ostensiblement

Quadre 10. Indicadors d'activitat econòmica, 1871-1876 i 1876-1881

Any	Consum brut energia primària (x 1.000 tec) (1)	Importació cotó tones	Rendes de duanes (x 1.000.000)	Contribució industrial (x 1.000.000)	Km ferrocarrils via ampla construïts	Km xarxa telègraf construïts	Registre patents concedides	IPI (2) Catalunya 1935 = 100
1871	1.144	35.089	56	25	5.334	11.754	83	14,55
1872	1.159	28.060	55	25	5.365	11.754	111	16,11
1873	1.235	27.221	62	25	5.483	11.754	79	16,06
1874	1.220	37.830	68	31	5.621	11.754	80	16,63
1875	1.324	33.802	72	29	5.840	12.260	121	17,00
1876	1.456	39.178	84	31	6.000	13.094	145	19,06
Mitjana A	1.256	33.530	66	28	5.607	12.062	103	16,60
1876	1.456	39.178	84	31	6.000	13.094	145	19,06
1877	1.486	33.963	89	37	6.174	14.854	139	19,56
1878	1.415	37.951	108	37	6.344	15.406	242	20,39
1879	1.546	36.746	111	36	6.721	15.489	428	20,18
1880	1.728	44.778	115	37	7.086	16.124	565	21,22
1881	2.175	45.085	123	42	7.335	16.264	677	22,82
Mitjana B	1.634	39.617	105	37	6.610	15.205	366	20,50
% Incr. B/A	30,1	18,2	59,1	32,1	17,9	26,1	255,3	23,5

(1) tec: tona equivalent de carbó. Jordi Maluquer de Motes. «El índice de la producción industrial de Cataluña. Una nueva estimación (1817-1935)» (1994). *Revista de historia industrial*, pàg. 70.
(2) IPI: índex de producció industrial.
Font: Elaboració pròpia amb dades d'*Estadísticas históricas de España: siglos XIX i XX*. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.



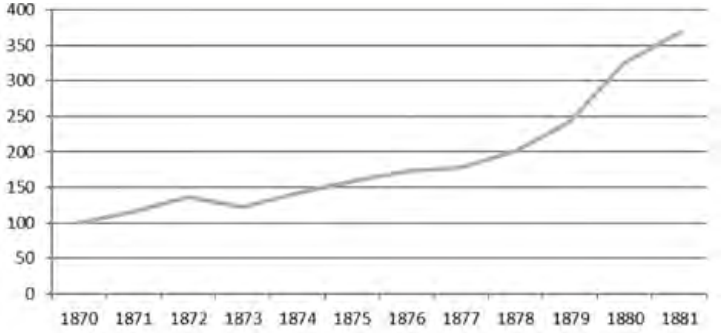
Transport de la primera pedra al port el 1950.

Quadre 11. Índex Borsa de Barcelona, 1870-1881

Any	Base 100= 1870	Base 100 0 1875
1870	100	
1871	115,6	
1872	136,3	
1873	122,3	
1874	141,1	
1875	158,6	100
1876	172,6	108,8
1877		112,1
1878		126,6
1879		152,9
1880		205,4
1881		232,1

Font: Elaboració pròpia a partir d'Hortalà. *Crisis y auges... Op. cit.*

Índex Borsa de Barcelona, Base 100 = 1870



en el segon lustre. Malauradament, no disposem de dades anualitzades del comerç des de la platja vilanovina en les darreres dècades del segle XIX, ni de la producció de vi o aiguardent. Els centres de producció tèxtils presentaven una estructura gairebé idèntica al lustre anterior, expressada al Quadre 11. El 1879 s'hi incorporaria cal Marquès, amb una potència de 2.150 fusos i cinquanta telers.
A finals del 1875, Francesc Gumà devia confiar en un creixement econòmic més sostingut, lluny de les batzegades anteriors, i començà a pensar en gran. Anunciava que deixava de patrocinar el ferrocarril econòmic i és evident que tenia ja al

cap un ferrocarril ordinari. Tot i això, el juny del 1876 presentà un recurs contenciós contra la concessió a Raventós. Per què ho va fer? Probablement per guanyar temps. Necessitava acabar de madurar la idea, elaborar un projecte clarament guanyador, lliure de competència, que situés Balaguer decididament a favor seu, que se'n sentís copartípic, i així aplegar al seu voltant tots els suports necessaris per dur-lo a la pràctica. I, en paral·lel, esperava que el projecte de Raventós s'anés esllanguint, com així passaria per la impossibilitat de reunir l'empenta i el capital necessaris, abocant-se a la caducitat de la concessió l'estiu del 1877.



RAFAEL ARENAS / BMVB

A la pàgina del costat, estat de les obres de construcció de la Biblioteca-Museu Víctor Balaguer cap al 1881, segons projecte de Jeroni Granell. S'inauguraria el 1884.

EL PROJECTE DE VALLS A VILANOVA I LA GELTRÚ, 1877-1879

CAP AL FERROCARRIL DE VALLS A VILANOVA I BARCELONA

Freixa Olivar ho anuncia i Puig Rovira ho confirma i explicita.¹⁴⁹ L'agost del 1876, l'alcalde vilanoví Francesc de Sales Vidal i Torrents convoca les autoritats que representaven oficialment la vila: els senadors Ramon Estruch¹⁵⁰ i Josep Ferrer i Vidal, i el diputat a Corts pel districte Víctor Balaguer i, probablement, el diputat provincial Antoni Samà Urgellès.¹⁵¹ No seria aventurat suposar que també hi assistiria Lluç i Rafecas, enllaç de Gumà a Vilanova, amb qui mantenia correspondència freqüent. Es tractava d'elaborar l'estratègia per encarar la solució als grans problemes de la ciutat, singularment el de les comunicacions. Puig qualifica aquesta reunió de transcendental. Diu: l'alcalde Paco Vidal era «correligionari polític de Ferrer Vidal, i persona interessada seriosament pels problemes de Vilanova, organitzà la reunió, una de les finalitats de la qual era facilitar l'entesa personal entre Balaguer i Ferrer Vidal, i propiciar l'aval d'aquest últim a la trajectòria política de Balaguer [...] amb aquesta reunió es formalitza el compromís efectiu de Balaguer amb Vilanova, que durant uns anys és l'agent màxim del poder polític local i el veritable representant a Madrid dels interessos del seu districte». Les procedències dels protagonistes eren ben diferents.

Ferrer Vidal i Paco Vidal eren homes del Partit Conservador que actuaven des de Barcelona i Vilanova respectivament. Balaguer procedia del Partit Progressista, havia estat compromès amb la Revolució del 1868 i des de la seva primera elecció com a diputat el 1869 s'havia instal·lat a Madrid, on, en els set anys transcorreguts, ja era un dels polítics catalans més rellevants a la capital. Hi afegeixo que, malgrat la diferent filiació política, senador i diputat eren acèrrims proteccionistes i consocis a Foment del Treball. A la reunió es planteja el problema de la carretera i el del ferrocarril «i, tanmateix, el curs dels esdeveniments experimenta un canvi». Una de les conseqüències fou la carretera a Sitges (hi arriba el 1879) i Barcelona (el 1880), i l'altra, el ferrocarril, que arribaria el 1881.

Només per servir l'ordre més o menys cronològic del relat, cal introduir que pocs dies després d'aquesta reunió l'Ajuntament aprovà el plànol general promogut per Gumà, conegut com a *Eixample Gumà*. Gumà tenia «línia directa» amb l'alcalde per als temes urbanístics i se suposa que per als grans assumptes ciutadans.

Vistos els precedents dels llargs terminis de l'administració per a la resolució de les autoritzacions i concessions, la reunió tingué una importància decisiva per al futur de les infraestructures

bàsiques locals, demostrant la força de la unitat d'acció. Però, prèviament, l'aristocràcia vilanovina, personalitzada en la família Samà, la més potent de la ciutat, enriquida amb els negocis, bruts o nets, de béns o de persones,¹⁵² de la fabricació de sucre i del comerç transatlàntic, havia expandit la seva zona d'influència.

Virella¹⁵³ ho explica així: «[...] el dia dels Innocents de 1874, el general Martínez Campos, aren-gà la seva tropa i amb un Viva Alfonso XII donà per restaurada la monarquia en el fill de la destro-nada reina Isabel II. Aquest arribà a Barcelona per mar, on desembarcà el 9 de gener de 1875. La ciutat, desenganyada pel desconcert d'un passat immediat, va rebre el jove rei amb simpatia i entu-siasme, amb un detall ben propi de la que ja es feia dir marquesa de Marianao, Rafaela Torrents Higuero,¹⁵⁴ vídua de Samà: acudí al moll on atra-cava la fragata Navas de Tolosa, que portava el nou monarca, amb un bell i sumptuós carruatge, que seria el primer utilitzat per Alfons XII (1855-1885), així que trepitjà la terra pàtria. El 25 de febrer, aquell històric carruatge ja era a Madrid, com a regal que la marquesa feia al rei (*Diario de Villanueva*, 25 de febrer de 1875). Era com una clau d'or destinada a totes les portes».

Aquesta clau d'or obeïa tant a la potència dels Samà desenvolupada amb força entorn de Salva-dor Samà i Martí,¹⁵⁵ enriquit tant pels negocis antillans com per l'activitat comercial des de la platja de Vilanova comandada pel germà Joan Samà,¹⁵⁶ com a la carambola de la fil·loxera, que, amb la seva propagació per França, concentrà durant uns anys a les nostres comarques la pro-ducció vitivinícola, que arrossegava la indústria dels boters, comerciants i armadors.

També obeïa, d'una manera gens menysprea-ble, al lideratge a Madrid del diputat Víctor Balaguer,

dels mèrits del qual parlarem més endavant. Ben segur que seria *Don Víctor* qui traçaria l'estratè-gia a seguir i, prescindint de mostres provincials de declaració d'utilitat pública i operant directa-ment en el gran mercat d'interessos, compensa-cions i favors que constitueix el Madrid polític, es plantà directament al Congrés per obtenir la con-cessió del ferrocarril mitjançant una llei sanciona-da pel rei.

Per la seva banda, el president de Foment del Treball, Ferrer i Vidal, era la veu capdavantera defensant els interessos dels industrials i comer-ciants d'aquí i de la capital catalana. Tot plegat envoltà l'empenta personal, persistent i tenaç, no exempta de risc, de Francesc Gumà i Ferran, i va combinar i lligar el conglomerat d'interessos en pro del ferrocarril posant-se a favor el Govern de l'Estat i el nou i jove rei (tenia 21 anys quan s'ator-gà la concessió a Gumà). La febre de la borsa, que en el període 1876-1881 pujà un 113% segons l'índex de Barcelona, on cotitzaven les principals empreses industrials i ferroviàries, possibilità que l'audaç aventura de Gumà i Vilanova arribés a l'èxit en un espai de temps sorprenentment curt. Era la febre d'or i també la febre del ferrocarril.

Així s'arribà a una reunió al Congrés el 27 de novembre del 1876 dels diputats i senadors cata-lans amb Francesc Gumà. Hi eren presents Víctor Balaguer, Albert de Quintana Combis, Joaquim Valentí Fontrodona, Marià Pons Espinós, Antoni Castell de Pons, Manuel Alonso Martínez (que havia redactat el recurs contenciós contra Raven-tós), Emilio Castelar Ripoll i Antoni Sedó Pàmies. Gumà els presentà un nou projecte de ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, d'ample ordinari, projectat pel mateix professional que havia signat el Projecte Econòmic, Cels Xaudaró. Al cap de qua-tre dies ja fou defensat al Congrés per Quintana,

diputat per Girona, intervenint-hi també favora-blement Pons, diputat per Reus, i Balaguer, per Vilanova. En poc més d'un mes, la llei de conces-sió passà tots els tràmits: el 6 de desembre fou dictaminada en la Comissió del Congrés; el 13, aprovada pel Ple; el 19, pel Senat, mereixent la signatura reial el 12 de gener del 1877 (Balaguer es pensava que el dia 3 ja estava signada i així ho va comunicar a Gumà). I, finalment, el dia 13 se-güent sortí publicada a la *Gaceta*.

La llei autoritzava Gumà (a ell com a persona física) a construir el ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, sense subvenció de l'Estat. Havia de presentar el projecte d'obres en el termini d'un any, iniciar la construcció en divuit mesos i finalit-zar-les en quatre anys. En cas contrari, caducaria la concessió. Gumà anà aviat per feina i el 31 de desembre ja va fer entrega de 200 duros a Xau-daró a compte de l'estudi del projecte.¹⁵⁷

La rapidesa del tràmit parlamentari fou verti-ginosa, però encara la trobaren lenta els dos prin-cipals protagonistes, que durant aquestes setma-nes s'escrivien o telegrafiaven gairebé diàriament. El 20 de desembre, Gumà, des de Barcelona, escriu a Balaguer dient que la gent està entusias-mada amb la notícia, el 26 li detalla els passos a fer per tirar endavant la subscripció aprofitant l'eufòria i ambdós visqueren amb angúnia la demora per la publicació a la *Gaceta*. El 4 de gener, Balaguer li diu: «Per fi ahir es va sancionar la Llei del ferrocarril Valls-Vilanova-Barcelona. He patit amb les dilacions, m'han fet passar moltes males estones i hi he hagut d'anar vint vegades» [al ministeri?] «i a casa del president» [del Consell de Ministres?].¹⁵⁸ Però no era cert i ni ell ho sabia. Finalment, el 14 de gener, Balaguer li confessa «que el Senat va posar bastons a les rodes, que “hubo algo más que casualidades” [...] He passat

grans angoixes, no sé com això no m'ha costat una malaltia. La llei no havia estat signada pel rei, em van ensenyar la d'un altre ferrocarril, la cosa ha estat molt greu. En reserva, puc dir-li que hi va haver “gato encerrado”. Jo estava disposat a pre-sentar-me davant del rei [...] Sort del conde Tore-no, tot un cavaller».¹⁵⁹

I és que Gumà ja havia preparat un acte solemne a favor del projecte al Teatre Principal de Vilanova per al 10 de gener, quan la llei encara no havia estat signada pel monarca i tres dies abans que es publicués al butlletí. A l'acte hi assistiren les primeres autoritats i els principals prohoms locals. El dia 15 ja escrivia a Balaguer anunciant-li que havia venut unes 5.000 accions.

Val a dir que, en aquells mesos del 1876 i del 1877, s'aprovaren una munió de concessions fer-roviàries a diversos nivells i bastants es quedaren en mers projectes. Un possible competidor fou el d'Alcover (a la línia Reus-Montblanc) a Valls a favor de Salvador Peydro, del qual, per sort per als vilanovins, no se'n sabé res més.

Un altre dels que iniciaren el camí en paral·lel al projecte de Gumà fou una línia de Madrid a Reus i Barcelona que mereix algun comentari. Fou proposada per Antoni Sedó Pàmies,¹⁶⁰ diputat per Reus, que també signava la proposta de Gumà, i comptava igualment amb el suport de Balaguer, Castelar o Pons. És a dir, un intercanvi de favors que seguia l'esperit de la relatada reunió a l'Ajuntament de Vilanova. Però a Gumà aquesta possible nova línia l'inquietà, ja que a la proposi-ció del reusenc s'establí que els concessionaris s'haurien d'entendre amb els propietaris que ja ho eren en els trams coincidents. I en aquells moments ningú sabia per on havia de passar el projecte de Sedó entre Reus i Barcelona. Al cap de dos dies, Gumà ja demanava a Balaguer que li

LEY QUE SE CITA.

DON ALFONSO XII,

Por la gracia de Dios Rey constitucional de España; á todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza á D. Francisco Gumá y Ferran para construir, sin subvencion ni auxilio del Estado y con arreglo á la legislación vigente, un ferro-carril que partiendo de Valls pase por Villanueva y Geltrú y termine en Barcelona.

Art. 2.º El concesionario deberá presentar el proyecto de las obras dentro del término de un año, dar principio á la construcción en el de año y medio, y terminarlás en su totalidad en el de cuatro.

Art. 3.º Si dentro de los términos preñados en el artículo anterior no tuviere cumplimiento cualquiera de estas condiciones, se entenderá caducada la concesión.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á doce de Enero de mil ochocientos setenta y siete.—YO EL REY.—El Ministro de Fomento, *C. Francisco Queipo de Llano*.

Llei de concessió del
ferrocarril a Gumà el
1877.

VÍCTOR BALAGUER I CIRERA (BARCELONA, 1824 - MADRID, 1901), UN COL-LABORADOR NECESSARI

Per la seva rellevància, la figura de Víctor Balaguer mereix un apartat especial i, al mateix temps, servirà per emmarcar els principals fets polítics d'aquells anys. La detallada biografia publicada per Joan Palomas i Moncholí el 2004 ens servirà de guia.

Balaguer es donà a conèixer a la vida pública amb tota mena de col·laboracions periodístiques i publicacions literàries, tocant tots els gèneres: reportatges, novel·la, narrativa, viatges, poesia, teatre, comèdies i drames, traduccions i molts articles i reflexions sobre política catalana, estatal o internacional. I es relacionà amb una gran quantitat de periodistes, polítics, hisendats, escriptors i gent de cultura del seu temps, tant des del lloc de residència com en els continus viatges que realitzava. Sobretot en la seva primera època, era un romàntic sovint abrandat que tendia a idealitzar la història, bàsicament la del seu país.

Entrà en política amb la revolució del 1854, el Bienni Progressista. Llavors, els progressistes eren monàrquics i liberals, situats a l'esquerra dels

moderats, que encara tenien a la dreta els carlistes. Entre moderats i progressistes se situaven els unionistes, i al cantó esquerre hi havia els demòcrates, que s'anirien convertint en republicans, tot enmig de diverses escissions i reagrupaments que es repetiren al llarg de la segona meitat del segle XIX.¹⁶⁵

La popularitat que Balaguer anà adquirint mitjançant els seus escrits li facilità l'entrada al món de la política, aconseguint acta de diputat provincial els anys 1862-1866. Fou cronista oficial de Barcelona, on contribuí decisivament en la determinació del nomenclàtor dels carrers de l'Eixample, lligant noms i personatges de la història de Catalunya i de la Corona d'Aragó, cosa que fou aprovada per l'Ajuntament el 1863.

El mal govern durant el regnat d'Isabel II, massa compromesa amb els reaccionaris i campiona de la corrupció, deixava clar als progressistes monàrquics que no podia continuar ni la persona ni la dinastia dels Borbons. Al mateix temps, el sistema electoral censatari, ajudat pel caciquisme local o regional imperant, dificultava l'accés al poder dels progressistes, que començaven a plantejar la via insurreccional buscant aliances amb militars i apareixent els primers grans referents de Balaguer: els generals Francisco Serrano, Baldomero Espartero i Joan Prim en l'àmbit militar. En el món civil, aquest paper el van fer Práxedes Mateo Sagasta, Laureà Figuerola, Pascual Madoz o Manuel Ruiz Zorrilla. El partit va anar esdevenint antidinàstic, augmentant la repressió als dissidents i cap al 1866 Balaguer optà per l'exili a la Provença i Itàlia, que duraria un any i mig, mantenint contactes amb Prim i Madoz i col·laborant amb els mitjans escrits interns. Per exemple a *La Montaña de Montserrat*, en què el 1867, després d'una reial ordre que considerava el castellà única

llengua nacional enfront dels dialectes regionals, ell defensa la categoria de llengua literària per al català. També arriba a defensar la unitat de la llengua amb València, les Illes i la Catalunya del Nord, fet bastant insòlit a l'època.¹⁶⁶

Balaguer anhelava que de la tradició històrica catalana en sortís una proposta per transformar Espanya i tenia clar que en la unificació espanyola hauria d'haver prevalgut el model catalanoaragonès de compartició de poder entre el rei i les Corts enfront del model castellà o francès amb prevalença del monarca i tendència a l'absolutisme.¹⁶⁷ Però no s'atreveix amb la forma republicana, ja que creu que, amb aquesta, els contrarevolucionaris ho tindrien més fàcil per a una restauració borbònica; ell volia el pacte amb el rei, una monarquia federal, i que Prim i Madoz l'havien de liderar.

El setembre del 1868 cau Isabel II, marxa a l'exili i triomfa la revolució dita La Gloriosa amb els generals Serrano i Prim al capdavant. S'inicia el Sexenni Democràtic, que «significà l'assaig de construir un Estat liberal amb un component més democràtic».¹⁶⁸ Balaguer torna a Barcelona tan aviat com pot i ocupa els càrrecs de president i vicepresident de la Diputació de Barcelona durant tres o quatre mesos. El 1869, Balaguer es presentà per l'extens districte de Manresa, que integrava Terrassa, Igualada, Sant Feliu, Vilafranca i Vilanova, i un grup de potentats vilanovins decidí donar-li suport: la família Samà –particularment el marquès de Casa Samà–, Josep Ferrer Vidal i Francesc Gumà, encara resident a Cuba.¹⁶⁹ Va resultar elegit diputat al Congrés a 44 anys i va traslladar el seu domicili a Madrid, on va residir ja permanentment durant trenta anys, fins a la seva mort.

Abans que ell, Figuerola (de Calaf) i Madoz havien fixat la residència a Madrid i allà es relacionaven

bé amb els caps dels partits espanyols i altres diputats, i de mica en mica anaven coneixent els laberints burocràtics dels ministeris i introduint-s'hi, cosa que els donava un poder privilegiat per damunt dels diputats que només acudien a les sessions de Corts que els pertocaven i que derivaven en companys de confiança el seguiment dels temes d'interès. Aquest paper d'aconseguidors d'ambdós l'heretà Balaguer durant lustres, exercint la funció d'enllaç amb altres diputats i càrrecs administratius i polítics, a les Corts o als ministeris, tant quan governava el seu partit com quan era a l'oposició. En paraules de López Blanco: «Era un agent sobre el qual convergia una àmplia xarxa d'interessos que es cuidava de gestionar a la capital. Un mitjancer prototípic, l'ambaixador per antonomàsia de les demandes locals, catalanes i del mateix partit en el mercat de béns politicoadministratius de Madrid. Mercat restringit d'un poder fragmentat, repartit i disputat d'una manera reglada».¹⁷⁰ Balaguer, a Barcelona, estava allunyat de la direcció i fixant la residència a Madrid afavorí la seva carrera política al costat d'Espartero, a qui considerava el seu cap.

López Blanco¹⁷¹ també esmenta la visió que Balaguer transcriu sobre Vilanova en aquella època a la pàgina 80 del seu llibre *Añoranzas*: «la primera vegada que vaig merèixer l'honra de ser el diputat a Corts [per Vilanova], la vaig trobar, malgrat la seva indústria i comerç, abandonada per la línia fèrria, sense comunicacions, sense telègraf, amb prou feines amb algun camí veïnal, i aïllada i decadent enmig del moviment i de la vida de Catalunya».

El 1848 havia estat soci fundador de l'Institut Industrial de Catalunya –creat a partir de la Junta de Fàbriques i precedent del Foment del Treball Nacional, la gran patronal catalana– i en fou

representant a Madrid durant temps. També era membre de diverses societats econòmiques d'amics del país o de la Reial Acadèmia de la Història (1875) i defensava el proteccionisme amb profunda convicció pels efectes favorables en la industrialització del país. Aviat hagué d'assumir una derrota en aquest camp, ja que, el 1869, el seu correligionari i ministre d'Hisenda, Laureà Figuerola, aconseguí aprovar l'anomenat *Aranzel Figuerola*, netament lliurecanvista. El mateix any s'aprovà la nova Constitució i poc després Balaguer va ser nomenat director general d'Estadística i va iniciar, així, la seva carrera a l'alta administració de l'Estat.

Ja amb el reusenc general Prim al comandament del Consell de Ministres i sense rei disponible, l'estiu del 1870 Balaguer rep l'encàrrec del seu amic de viatjar a Berlín per sondejar al govern de Bismarck sobre la candidatura del príncep Leopold de Hohenzollern al tron espanyol, cosa que no prosperà. A continuació, els dirigents progressistes intueixen la casa de Savoia com una possible alternativa als Borbons i, entre ells, probablement és Balaguer qui arriba a una elaboració ideològica més definida pel seu més profund coneixement del fet de la unificació italiana produïda pocs anys abans i que havia viscut de prop.¹⁷² Al llarg de la seva vida, Balaguer va viatjar diverses vegades a Itàlia i va dedicar quatre llibres al país.

A finals del 1870, Prim presentava la candidatura al tron del duc d'Aosta, que va ser aprovada per les Corts. Es formà una comissió oficial per anar a Itàlia a comunicar-l'hi i acompanyar-lo cap a Madrid, comandada per Ruiz Zorrilla, president de les Corts, acompanyat, entre d'altres, per Balaguer (que dominava la llengua i coneixia el país) i Pascual Madoz, que moriria durant el viatge. A

finals de desembre, mentre el cridat a ser nou rei, Balaguer i companyia navegaven de tornada a Espanya, es produeix l'atemptat contra Prim, del qual en principi no s'assabenten. Fou una nova fugaç, ja que la matinada del dia 31, mentre fondejaven a Cartagena abans de desembarcar, la notícia ja era la mort del general. El nou rei Amadeu I arribà a Madrid el 2 de gener del 1871 amb una trista rebuda.

Amb pocs dies de diferència, Balaguer havia perdut els dos principals referents catalans a l'alta política espanyola, Madoz i Prim, i quedà profundament trasbalsat pels esdeveniments. De resultes del viatge fou condecorat per Itàlia i, amb les baixes produïdes, es consolidava en la direcció del partit com el gran referent en els afers catalans.

Madoz havia estat el polític conseqüent i de gran talla intel·lectual, reformador del poder, mestre indiscutible en les negociacions d'interessos catalans a les Corts i als ministeris, el clar model polític de Balaguer. I ell en seria el successor. Prim havia estat el model d'home d'acció, capaç d'aplegar al seu voltant moltes voluntats, el motor de la Revolució del 1868. Al cap dels anys, Balaguer exclamaria: «Quins altres haurien estat els destins de la revolució de Setembre si Prim no hagués mort». Amb la mort del general reusenc, Balaguer perdia l'excitació per la construcció d'un sistema polític diferent i l'esperança de la influència catalana en la governabilitat de l'Estat.¹⁷³

En les eleccions del 1871, *Don Víctor* resultà escollit pel nou districte de Vilanova –que inicialment s'estenia fins a alguns municipis del Baix Llobregat– derrotant el futur president de la República, Estanislau Figueras. Ho seria ininterrompudament fins al 1890, quan fou nomenat senador vitalici. També el 1871 és nomenat director

de Comunicacions, on implanta la nova concepció del telègraf com a servei públic aprofitant les instal·lacions creades per les companyies ferroviàries i facilitant l'arribada d'aquest servei a Vilanova, Vilafranca, Igualada i Sitges.

Durant el darrer trimestre del 1871 ocuparia per primer cop el càrrec de ministre d'Ultramar, en el qual tingué damunt la taula la cubana Guerra dels Deu Anys i l'abolició de l'esclavisme. Tot i que el competent en la matèria cubana era el ministre de la Guerra i Marina, Balaguer fou incapaç d'oposar-se a la gran munió d'interessos creats per l'Estat i pels migrants espanyols a l'illa, que en dominaven el poder insular i l'economia. Balaguer propugnava la doctrina de l'assimilació dels illencs amb els peninsulars, cosa que no progressà, i respecte a l'esclavitud, malgrat ser membre de la Sociedad Abolicionista Española,¹⁷⁴ mantingué una actitud tolerant amb els propietaris espanyols, apostant per una abolició gradual un cop s'acabés la guerra.

Les crisis ministerials se succeïen amb rapidesa i, si aquesta cartera fou de curta durada, encara ho havia de ser més la de ministre de Foment, que ocupà mig any més endavant, el 1872, i durant divuit dies, sota la presidència del general Serrano.

La manca de suport de la classe dominant portà a l'abdicació del rei Amadeu I i, enmig d'una gran inestabilitat política, es proclamà la Primera República Espanyola el febrer del 1873. Se'n succeeixen els presidents (Figueras, Pi i Margall, Salmerón, Castelar i fins i tot Serrano) en un període emmarcat per tres conflictes bèl·lics, el de Cuba, la revolta cantonal i la darrera carlinada, que es barregen amb la proliferació de conflictes obrers i la manca d'entesa entre les diferents tendències dels republicans. Balaguer és diputat a

les Corts republicanes, malgrat que no fa costat a la República, simplement la tolera, entenent que no pot fer un canvi sobtat i que, «si convé, s'hauran de fer republicans».¹⁷⁵

Va venir el primer cop del general Pavia i es formà un govern presidit per Serrano en què Balaguer ocupà de nou la cartera d'Ultramar durant uns quatre mesos a principis del 1874, efectuant algunes reformes administratives a les possessions colonials. El juliol fou nomenat president del Tribunal de Comptes, càrrec que ocupà durant mig any. Entremig, Martínez Campos liquidava definitivament el Sexenni i la República i entronitzava de nou els Borbons en la figura d'Alfons XII el desembre del 1874; era la Restauració.

Amb ella, «Balaguer esdevé el gran defensor a Madrid dels interessos dels industrials catalans, que es presenten com els interessos de tot Catalunya, fins al punt de convertir-se en cap de tots els parlamentaris catalans».¹⁷⁶ Ja té cinquanta anys, ha perdut una bona part del furor de les seves primeres dècades i es va tornant pragmàtic. El seu discurs reformista es modera i el seu catalanisme perd força intensitat. El canvi de règim polític suposa per a Balaguer el pas a l'oposició sota governs de Cánovas fins al febrer del 1881, quan es forma el primer govern liberal d'aquesta etapa. El partit ara s'anomena Constitucional en referència a la Constitució del 1869, amb períodes de retraïment parlamentari en senyal de protesta pel fet de voler-la substituir.¹⁷⁷

A poc a poc es va especialitzant en la defensa a la capital de les principals corporacions empresarials catalanes (Foment del Treball i Institut Agrícola de Sant Isidre) i d'algunes empreses, especialment les ferroviàries, en la gestió de les

demandes de les quals esdevé un veritable especialista, cosa que entén com a defensa de l'interès públic.¹⁷⁸ Els seus mandataris des de Catalunya són Antonio López, marquès de Comillas (Banco Hispano Colonial, Compañía Trasatlántica i, posteriorment, Tabacos de Filipinas), Manuel i Jaume Girona Arafel (Banc de Barcelona, Banco Hispano Colonial, Ferrocarrils de Saragossa a Barcelona i posteriorment a Pamplona), Josep Ferrer Vidal (Foment del Treball, fàbriques tèxtils), Eusebi Güell (la tèxtil Colònia Güell, Ciments Asland), Ferran Puig (empresari tèxtil, president del Canal d'Urgell, Ferrocarril de Sarrià) o Ramon Estruch (Ferrocarril i Mines de Sant Joan de les Abadesses). Directament participà en aquests anys en els consells d'empreses com Ferrocarrils de Barcelona a França, La Maquinista Terrestre y Marítima, Societat Catalana del Gas, El Fénix Español, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, Ferrocarrils de Granollers a Sant Joan de les Abadesses o els de Còrdova a Sevilla.¹⁷⁹

El 1876 donà suport a la proposta d'eixample de les grans ciutats presentat per Rius i Taulet, que a aquest li serveix per annexionar Gràcia, Sants, Sarrià, les Corts, Sant Gervasi, Horta, Sant Andreu de Palomar i Sant Martí de Provençals. I realitza una gira política per Catalunya que inclou Vilanova, on celebra la important reunió a què s'ha fet referència. Amb aquesta constel·lació de contactes, cal entendre el seu paper quan se'l requereix perquè empenyi, entre d'altres, el tema del ferrocarril.

Com diu Rogelio López, la importància de les relacions entre Gumà i Balaguer no serà financera sinó política i administrativa. Balaguer acordava a Madrid el nom del governador provincial, del seu secretari, del president de l'Audiència, diputats i alcaldes, a Catalunya o més enllà.¹⁸⁰

Víctor Balaguer

després de la concessió del ferrocarril

El 1879 s'havia creat la Diputació Catalana, que era l'agrupació dels diputats catalans a les Corts, amb independència dels partits a què corresponien i estretament vinculada a les demandes de les esmentades corporacions econòmiques,¹⁸¹ cosa que els portà a durs enfrontaments amb les direccions espanyoles dels partits respectius. Balaguer en fou president gairebé permanentment fins al 1890. Aquest fet portà una redundància polèmica que s'allargà durant anys, ja que comunament s'associava el proteccionisme amb les opcions conservadores i el lliurecanvisme amb les liberals. Això va posar Balaguer i els seus en la necessitat de fer freqüents equilibris ideològics, i arribaren a afirmar que «sense protecció a la indústria no es donaven les bases per a un sistema de llibertats polítiques».¹⁸²

Altrament, el pas a l'oposició li permet reprendre l'activitat intel·lectual amb càrrecs a l'Ateneo de Madrid i entrant a la Real Academia Española de la Lengua (1882), on es relacionaria amb Castelar i Menéndez Pelayo.¹⁸³

A principis del 1881 cauen els conservadors i Sagasta presideix el Govern, que configura amb els moderats i deixa de banda Balaguer, tot i que després el nomena president del Consell d'Instrucció Pública. En aquest període empra com a màxim altaveu el periòdic madrileny *La Mañana*, que utilitza per defensar els interessos industrials catalans en la discussió del tractat aranzelari amb França i per enfrontar-se amb Sagasta, que considera que ha girat a la dreta. Aquest crea el Partit Liberal Fusionista, que trenca el Partit Constitucional. Balaguer dimiteix del càrrec a mitjan 1882. Llavors, juntament amb altres, funda Izquierda Liberal o Izquierda Dinástica, presidit

pel general Serrano i amb Rius i Taulet a Catalunya. Amb aquest fet, Balaguer perdria suports a Madrid i els guanyaria a Catalunya, on és aclamat fervorosament, tot i que mai no arriba a fer el pas de desvincular-se de Madrid, cosa que serà criticada per Valentí Almirall, que ja anticipa el naixement del catalanisme polític.

La seva vinculació ferroviària s'eixampla i intervé el 1881 en el conflicte de l'enllaç ferroviari de Barcelona pel carrer d'Aragó, entrant al Consell de la Companyia dels Directes i dels no reeixits ferrocarrils del Pirineu Central (de Lleida a la Vall d'Aran), Central Català (d'Igualada a Martorell), de la Selva i de l'Empordà.

El 20 de juny del 1881 mor a Madrid, a 56 anys, la seva muller, Nola Carbonell. Balaguer es retira una temporada a la finca d'Antoni Samà a Solicrup i després a Vilanova, també a casa dels Samà.

El 1883, Izquierda Liberal entra al Govern i en el repartiment de càrrecs Balaguer passa a presidir el Consell d'Estat entre l'octubre del 1883 i el gener del 1884. Aquí viu un agut conflicte per l'acord comercial amb la Gran Bretanya damunt la seva taula, ja que ha de decidir amb el vot de qualitat com a president. Decideix a favor de les opcions proteccionistes i dels industrials catalans, cosa que, tot seguit, el porta a presentar la dimissió del càrrec. Mentrestant, el Govern opta per l'opció lliurecanvista. Aquest acord es troba a l'origen del Memorial de Greuges adreçat el 1885 a Alfons XII pel Centre Català. L'enfrontament amb Sagasta dura fins al 1885, en què retorna una amistat que duraria fins a la mort de Balaguer.

A part de Sagasta, Balaguer es relacionaria també assíduament amb el líder conservador Antonio Cánovas del Castillo, amb qui va coincidir en diverses associacions i que el 1885 el va

nomenar president del Consell de Filipines tot i ser a l'oposició. I també amb Emilio Castelar, cap dels republicans moderats, amb qui va coincidir durant anys a la Diputació Catalana, ja que Castelar era electe per Barcelona. Fins i tot Balaguer el nomenà marmessor del seu testament. En definitiva, el nostre personatge es va relacionar molt estretament amb els tres caps dels principals partits del període.¹⁸⁴

El mateix 1885, la mort d'Alfons XII situa la seva vídua, Maria Cristina, com a regent. Mitjançant el Pacte del Pardo, Cánovas mira de consolidar la dinastia i cedeix el govern als liberals,¹⁸⁵ que retornen al poder. El gener del 1886, el ministre Montero Ríos nomena novament Balaguer president del Consell d'Instrucció Pública. Des d'aquí impulsa la creació de set Escoles d'Arts i Oficis a diversos llocs d'Espanya, una d'elles a Vilanova i la Geltrú,¹⁸⁶ que el 1901, en crear-se els estudis de peritatge, es convertiria en Escola Superior d'Indústries, precursora de l'Escola Industrial.

El mateix 1886 entraria als consells de la companyia de Tabacos de Filipinas i de la ferroviària Tarragona-Barcelona-França, que havia absorbit la vilanovina Companyia dels Directes, de la qual ja era conseller.

Fetes les paus amb Sagasta, l'octubre del 1886 fou nomenat de nou ministre d'Ultramar, càrrec que ocuparia fins al juny del 1888, una durada de vint mesos, la més llarga de tots els seus mandats. Malgrat que, el 1873, el Govern de la República ja havia abolit l'esclavitud a Puerto Rico i els conservadors ho feren a Cuba el 1880, i també s'havia acabat la Guerra dels Deu Anys, a la Gran Antilla hi havia un clima d'insurrecció latent dins una greu crisi econòmica. Amb la política assimilacionista, Balaguer buscava l'equiparació en drets i obligacions de les colònies enfront de la vigent supeditació

política i econòmica a la metròpoli mitjançant la dominació militar i obviant les necessitats de la gent d'ultramar.¹⁸⁷ També va intentar limitar la corrupció del sistema colonial, reduir els gravàmens al tràfic amb les colònies, crear grans línies de correus transoceànics i invertir en infraestructures, entre les quals destaca el projecte de ferrocarril a Filipines, amb la línia de Manila a Dagupan. Va ser diputat per l'Havana en les eleccions del 1884 i del 1886, a més de Vilanova. Una de les fites fou la realització de l'Exposició de les Filipines a Madrid, inaugurada el 1887 al Parc del Retiro. Posteriorment al seu mandat com a ministre, que acabaria a 63 anys, fou nomenat president del Consell d'Ultramar i després de Filipines, càrrecs que allargaria fins al 1899 amb la definitiva pèrdua de l'imperi colonial. El 1895 s'inauguraria l'Exposició Regional de les Filipines a Manila i, posteriorment, començaria a caminar el Museu-Biblioteca de Filipines, que s'obriria el 1891. I és que Balaguer feia anys que veia perduda Cuba i el Carib, i opinava que el futur era a Filipines.¹⁸⁸

El 1889 és nomenat senador vitalici, càrrec que ja no abandonaria. El 1895 protagonitza una enèrgica actuació a l'Acadèmia, on s'enfrontà amb Cánovas, impedint que la seu de l'Arxiu de la Corona d'Aragó a Barcelona passés a la comunitat de monges de Santa Clara.¹⁸⁹ El 1900 formalitzà la cessió definitiva de la Biblioteca Museu Víctor Balaguer a la ciutat de Vilanova.

Morí a Madrid el gener del 1901. En l'àmbit vilanoví es pot dir, amb Puig Rovira, que «gaudí d'una estima general, com a conseqüència de l'atenció que sempre prestà als problemes locals i comarcals [...] considerà Vilanova com la segona pàtria, representà tots els vilanovins i fou un veritable procurador dels interessos morals i materials del districte».¹⁹⁰

LA MEMÒRIA PRELIMINAR I LA RECERCA DEL CAPITAL NECESSARI

Que hi havia confiança tant en la figura de Gumà com en la de Balaguer per tirar endavant el projecte ho prova l'èxit de la reunió del Teatre Principal del gener del 1877, una mena de confiança que no encaixava ni amb la realitat dels repetits fracassos viscuts durant 25 anys ni amb el fet que encara estava vigent la concessió provisional a Raventós, que obtindria la definitiva cinc mesos més endavant i de la qual tot semblava indicar que ningú no feia cas... En aquest acte, Gumà explicà el seu projecte, que es plasmava en la Memòria Preliminar,¹⁹¹ que resumim a continuació.

La retòrica era l'habitual de l'època:

Una Ley aprobada por las Cortes y sancionada por el Rey, han felizmente terminado cinco años de esfuerzos inauditos, de desvelos sin cuento [...] L'obra és d'importància, tant en si com en els seus resultats, i per dur-la a terme no basta l'esforç d'un home, sinó que és necessari el concurs de tots, especialment dels beneficiaris. L'agricultura, indústria i comerç són els que més se'n beneficiaran i, per tant, són els que més han de contribuir a la formació de capital. Hem d'aprofitar els quatre anys concedits per fer les obres. Si no ens en sortim, hauríem d'acudir als capitals estrangers, sempre àvids del seu particular negoci. Costa uns tres milions de pesos. Si el país els aporta, aquest serà qui governarà l'empresa. Si no ho fa, vindran els estrangers a governar-nos, implantar tarifes, emetre accions per quatre o cinc milions i quedant posseïdors de la línia. O sigui, pagariem més car, no estaria

feta al nostre gust ni acoblada a les nostres necessitats.

Farem 30.000 accions de cent pesos (500 pessetes) i cobrirem el capital de tres milions. I no es constituirà la societat fins que no se'n subscriguin 20.000. Les 10.000 restants les deixarem en cartera i poden servir per pagar l'esplanació i material fix i mòbil. I així no caldrà emetre obligacions, que ha de ser la nostra fita principal, i no es vegin desprestigiades les accions pels interessos que absorbirien les obligacions.

El calendari de pagament: 5% en constituir-se la societat; 5% quan s'hagin de pagar les expropiacions i 10% al començament de les obres. En total, màxim del 20% en el primer any, 25% el segon any, 25% el tercer i 30% el quart.

Retribució a l'accionista. El cost de tres milions de pesos per noranta quilòmetres de línia és aproximadament la meitat del que costen els ferrocarrils a Espanya, per la qual cosa ha de generar beneficis. Ha de meritjar interessos el capital durant la construcció? Si es paguen, graven el cost de les obres perquè forçosament recauen sobre elles; així ho han fet diverses companyies. Nosaltres hem de ser diferents i no hem de repartir dividendes fins que es posi en explotació la totalitat o una part de la línia, o almenys fins que estigui desemborsat el 50% del capital. I com que els que aportin el capital són els qui han de ser a la Junta de Govern, ells ja ho estudiaran i resoldran en el seu moment.

Encara no estan acabats del tot els estudis i, per tant, no es pot fixar el cost definitiu de la concessió [...]

Deixarem de pagar tribut a poblacions que abans de tenir vies de ferro eren tributàries nostres [...] subscriuint nosaltres mateixos el capital i construint el ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, que s'explotarà en el breu termini de quatre anys».

Gener 1877. Francesc Gumà i Ferran

Algunes idees que es desprenen d'aquesta Memòria Preliminar i que ressonaran en el futur:

- Haurien de contribuir-hi tots els sectors econòmics.
- Refús al capital estranger. Les grans línies de l'Estat havien estat construïdes per empreses estrangeres, singularment franceses, que s'havien caracteritzat per fer negoci amb la construcció de l'obra i, també, amb el rendiment de les obligacions que subscrivien.
- El primer pressupost puja a 15.000.000 pessetes (unitat amb la qual podrem anar fent comparacions més fàcilment).
- Negativa a emetre obligacions, «que ha de ser la nostra fita principal». Afirmació importantíssima, ja que era la raó final de la ruïna de la majoria de companyies. Les obligacions suposaven pagar uns interessos fixos als prestadors independentment dels rendiments del negoci i de la durada de les obres. Quan aquestes s'allargaven, aquests cobraven i els accionistes exigien cobrar també dividends, cosa que portava a un increment notable de costos i a la fallida o, *in extremis*, a un auxili de l'Estat.

- Negativa a pagar interessos als accionistes fins que s'exploti el negoci. Una afirmació important, tot i que deixa oberta la possibilitat de fer-ho quan estigui desemborsat el 50% del capital segons l'opinió del Consell.
- Promesa que no es constituirà la societat fins que no se subscriguin els dos terços del capital, una mesura prudent i garantista que s'afegeix a la idea de donar seguretat a l'accionista però que no deixava de ser una exigència que ja figurava a la Ley General de Ferrocarriles del 1855. També hi figurava que el capital havia de cobrir el cost de les obres i del material d'explotació.
- La claredat dels conceptes financers exposats denota que Gumà coneixia la problemàtica del finançament ferroviari a l'Estat.
- Poc s'explicava el perquè d'escollir Valls com a origen o final de la línia, tot i que era de sentit comú. Un projecte que es dirigís a Tarragona era poc menys que impensable, ja que, a banda de la dura competència que exhibiria la companyia de Martorell, continuava vigent la concessió a Raventós i Carreras. Reus no quedava prou ben situat i ja gaudia de ferrocarril. En canvi, Valls, el 1877, era una ciutat de 13.000 habitants, gairebé els mateixos que Vilanova, i exhibia una riquesa agrícola que en aquells temps era prou cotitzada. A més, les forces vives vallenques podien mostrar interès per connectar-se amb Vilanova, ja que era un dels camins més curts per arribar a Barcelona i en dues ocasions havia quedat arraconada: el 1852, quan s'efectuà una primera concessió a la companyia de Martorell per a la secció Reus-Valls-Martorell, que no tirà endavant, i el 1857, quan es concedí l'autorització a la línia Reus-Montblanc en direcció a Lleida, que entrà en col·lisió amb una possible Tarragona-Valls-Lleida.¹⁹² I és que

Quadre 12. Creixement de la població a les ciutats de l'entorn, 1857-1877

Poble/ciutat	1857	1877	% variació
Vilanova i la Geltrú	11.395	13.521	18,7
Sitges	3.679	3.499	-4,9
Castelldefels	385	240	-37,7
Gavà	1.292	1.425	10,3
Sant Boi de Llobregat	2.759	3.430	24,3
Prat de Llobregat	1.895	2.137	12,8
Tram Vilanova-Barcelona	23.262	26.129	12,3
Cubelles	869	872	0,3
Calafell	883	1.016	15,1
El Vendrell	5.480	5.606	2,3
Salomó	972	901	-7,3
Valls	13.588	13.250	-2,5
Tram Vilanova-Valls	21.792	21.645	-0,7
Barcelona	235.060	353.853	50,5
Reus	28.171	27.595	-2,0
Tarragona	19.760	24.709	25,0
Lleida	19.627	20.369	3,8
Igualada	14.000	11.879	-15,2
Vilafranca del Penedès	6.284	6.971	10,9

Font: Censos oficials del 1857 i del 1877. INE.

l'obstacle de la serra de Miramar entre Valls i Montblanc feia preferir el pas per la vall del Francolí i l'estret de la Riba.

- Cap referència a l'amplada de la via. Cal suposar que ja es donava per fet el refús a la via estreta i s'anava a l'ample normal, ja que quedava clara la voluntat de connectar amb la línia de Lleida a partir de Valls, tot i que no consta cap referència a una possible connexió amb la línia de Vilafranca cap a Tarragona.
- Pocs comentaris respecte a la concessió sense subvenció ni auxili de l'Estat. Era un tema que ja havia quedat clar en la Llei del 1870, que assenyalava quines eren les línies que podien comptar amb aquests auxilis. A Catalunya només foren afavorits el tram de Vimbodí a Lleida i el de Girona a la frontera amb França. I és que Gumà estava convençut del rendiment econòmic de la línia.

L'acte acabà amb eufòria. Gumà fou el primer subscriptor posant-hi 100.000 duros, mil accions, i Pau Soler Morell, el futur president de la companyia, mil més, és a dir, un milió de pessetes entre ells dos i una subscripció total de 3.124 accions. En faltaven 27.000.

Al cap de pocs dies es repetí un acte similar al Teatre Principal de Valls, amb la promesa de Gumà de no demanar dividends passius als vallencs fins que no comencessin els treballs del tram Vilanova-Valls.¹⁹³

En el quadre veiem la potencialitat demogràfica a l'època de les ciutats que podien tenir alguna relació amb la línia que es volia construir.

No hi ha dubte que la ràpida tramitació de la llei reforçà la posició de Gumà, que rebé elogis no solament a Vilanova sinó també a la premsa barcelonina i fins i tot a la madrilenya. A Vilanova,

que es reunissin els diputats catalans a Madrid i decidissin portar el ferrocarril de Vilanova al ple del Congrés i del Senat, era cosa que enaltia l'orgull ciutadà; constatar que Víctor Balaguer ajudava a obrir les portes de la Cort a la ciutat augmentava la confiança; que Gumà –amb fama de bon gestor, benefactor més que demostrat del progrés de la ciutat, recent impulsor de les línies mestres del seu futur creixement cap a mar, oficialment vinculat al projecte del port i també, juntament amb Balaguer i altres, a l'impuls de la carretera a Barcelona– fixés la nova fita de la ciutat en connectar-la a Barcelona mitjançant ferrocarril i ell en persona es posés al davant i n'exhibís la bandera, omplia d'esperança la ciutat i de suficiència i satisfacció els vilatans.

Però no tot serien alegries. El cúmul de problemes que s'amagaven s'anirien descobrint de mica en mica.

Passat l'acte del Principal, Gumà agraeix repetidament els favors a Balaguer: «No oblidaré mai que V ha estat la pedra angular de l'edifici que intento aixecar i que ha de donar vida i prosperitat a la comarca, els vots de la qual V assumeix». Hi afegeix que té molta empena per resoldre positivament el projecte, però es queixa de la lentitud i apatia de la gent i l'administració.¹⁹⁴ Albira les dificultats del projecte i confessa que ha anat a Valls a buscar complicitats i que té moltes dificultats per col·locar les accions necessàries per constituir la societat.¹⁹⁵ Aquells dies escriuen els germans des de Matanzas i s'estranyen que el ferrocarril sigui de via ordinària i no estreta; no n'estaven al corrent. Anticipen que el balanç de l'exercici de Gumà Hnos. tendirà a zero per culpa dels *tasajos* i dels interessos que paguen, que s'haurien de vendre els dos *ingenios* que no donen res i Casimir ja li diu que es podria trobar capital a Cuba.¹⁹⁶

I el diari local, amb una certa eufòria, dona compte que la societat del tramvia de Sants ha tancat amb beneficis i recorda que Gumà és membre del seu Consell.¹⁹⁷ A finals de mes, Gumà passa recompte a Balaguer: ha col·locat 8.000 accions i té promesa de subscriure'n 10.000 a compte d'obres malgrat «el retraïment de les persones de bona fortuna», per la qual cosa Balaguer, al cap de pocs dies, l'encoratja i dona per fet que ho aconseguirà.¹⁹⁸

Lluch i Torrents, entrampat en la construcció de la carretera de les Costes, es queixa primer a Balaguer i també a Gumà que li deuen molts diners i apunta que es quedaran sense carretera i sense carril. I també li suggereix que haurà d'anar a Cuba a buscar capital.¹⁹⁹

La realitat era que el capital barceloní havia mostrat un sonat retraïment a la subscripció empena per Gumà, i és probable que la intenció de no retribuir els accionistes durant la construcció de l'obra en fos el principal motiu. Aviat es veié clar que a Vilanova i als pobles de la línia no es col·locarien els títols necessaris, i diferents veus esmentaven la colònia cubana com a darrer recurs. I Gumà primer pensava enviar-hi dos comissionistes (Angulo i Faura), cosa que Casimir li va treure del cap, reclamant la seva presència en persona.²⁰⁰

Mentrestant, Ramon Estruch és elegit de nou senador per la província i agraeix el suport del nucli dur de confiança: Gumà, Sedó, Castellet i Rius i Taulet. Per altra banda, ja fa setmanes que damunt la taula de Gumà arriben cartes de Balaguer, de Matanzas i d'altres bandes recomanant gent per col·locar a la companyia del ferrocarril, que ni tan sols està constituïda.²⁰¹

Més interessant és la que ell envia a Balaguer el dia de Sant Jordi del 1877. Es confessa: «La

subscripció real (18.000.000 i pico,²⁰² [accions, és a dir, nou milions de pessetes]) està per sota del que diu la premsa (20.000.000), tenim el vent en contra, va malament, la conjuntura no hi ajuda. Les diverses noves emissions d'obligacions de ferrocarrils francesos i bancs [es refereix a emissions de deute públic governamental, del Banco Hispano Colonial, que havien drenat la liquiditat dels propietaris]²⁰³, afegit a la parada de diverses fàbriques [...] Els estudis s'estan ultimant per presentar-los aviat. No puc atendre les recomanacions, ja que s'han de reduir costos». També comenta la proposició al Congrés de Sedó demanant «que li concedeixin la línia de Madrid a Reus, per Conca i Terol. Alguns diaris parlen de Tarragona en lloc de Reus, no sé si serà per error. Ens seria perjudicial que la donessin per Tarragona; si la donen per Reus, ens queda l'esperança de poder empalmar allà, segons Sedó em va oferir. Ja estarà V pendent i m'avisarà».²⁰⁴ Balaguer contesta que veurà Sedó, que aquest no farà res sense comunicar-li i sempre d'acord amb els interessos de Gumà i, més endavant, ja diu que «el Congrés ha desestimat el projecte de Sedó», segons Balaguer, «perquè no ho havien fet tan bé com nosaltres».²⁰⁵ Un interessant intercanvi que anticipa el futur projecte de la Companyia dels Directes, que serà protagonista més endavant.

Els mateixos dies es produeix la concessió definitiva al projecte de Tarragona a Barcelona mitjançant Cubelles a Raventós i Carreras. Els dona dos mesos per disposar una fiança de 129.958 pessetes, quatre mesos per començar les obres i cinc anys per acabar-les.²⁰⁶

Gumà comunica a Balaguer els seus plans d'ajornar el viatge a Cuba fins a primers d'any, ja que llavors s'haurà produït la *zafra* i hi haurà més diners, tot i que també perquè pateix per la salut

de la seva filla Marina²⁰⁷ (que morirà uns dies més tard). De fet, l'endarreriment no va ser idea seva sinó seguint consells anteriors dels germans, després de parlar amb el sogre de Joaquim, Juan Soler Morell.²⁰⁸ Del que no queda dubte és de la determinació de Gumà de viatjar a Cuba a la recerca de capital, una bona mostra de la ferma voluntat d'arribar fins al final de la magna empresa.

La concessió a Raventós inquieta Gumà, que està temptat d'anar a Madrid a veure el ministre, tot i que confia que no dipositin la fiança, com finalment acabarà passant, i el projecte decaigui. Balaguer contesta amb una interessant «P. D.: He observat als centres oficials una atmosfera en contra del ferrocarril de Vilanova. No sé d'on ve però ho esbrinaré. Suposen que Gumà no farà el ferrocarril i que només hi ha seguretat en el de Raventós, en aquest sentit es treballa subterràniament. Estic d'acord amb Sedó per obrir al diari *La Mañana de Madrid* una campanya a favor del ferrocarril de Madrid a Barcelona anant a coincidir a Valls i enllaçant amb el de vostè. A canvi haurien de fer subscripcions al diari».²⁰⁹ Crec que és la primera constatació escrita del futur projecte de ferrocarril directe a Madrid, el dia 30 de maig del 1877. Això sí, s'han de subscriure a *La Mañana*.

Altrament, una llei de novembre del 1877 fa un repàs de les línies de ferrocarril qualificades de servei general i que s'integren en el Pla general de ferrocarrils de l'Estat i entre elles ja hi figura la de Valls a Vilanova i Barcelona, que ni tan sols ha presentat el projecte de l'obra. La mà de Balaguer era allargada...

Mentre a Vilanova i Barcelona es continua lloant la tasca de Gumà, els germans a Cuba «estan preocupats pel baix preu del sucre i les pèrdues que això produeix a l'empresa, de la qual voldrien

canviar el repartiment del capital social quan Gumà hi sigui». Per la seva banda, Gumà lliga amb Puig fer escala a Nova York en el viatge de tornada. I el diari informa de la inauguració de la Caixa d'Estalvis de Vilanova²¹⁰ amb la presència de Josep Ferrer i Vidal, director de la Caixa d'Estalvis Provincial, i de les donacions de terrenys per al ferrocarril que han fet diverses persones: Antoni Samà Urgellès, la seva germana Carme Samà Urgellès de Samà, Manuel Olivella i Lluís Vidal,²¹¹ segurament a canvi d'accions de la companyia. Cal repetir que ni tan sols hi havia el projecte aprovat. La confiança en l'èxit sembla que era total.

I el 18 de desembre del 1877, Gumà presenta al Ministeri de Foment el Projecte definitiu de Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, redactat pel ja conegut Cels Xaudaró, dins del termini concedit, que era d'un any.²¹²

El 1878 comença amb males notícies, una suspensió de pagaments d'una important casa cubana enganxa significativament Gumà Hnos.²¹³ Malgrat això, Gumà anuncia el que serà el quart i darrer viatge a Cuba, on, després de 21 dies de travessia, arriba a principis de febrer. L'han acompanyat la muller Cristina, la filla Odila i el secretari, Agustí Pujol.

Només ser-hi, escriu a Francesc Olivé Maristany –gendre, casat amb Mercè, la filla gran– i Pere Pujol. El panorama no és gens afalagador: a part del magnífic viatge, ha trobat el país pitjor del que es pensava. Suspensió i fallides de diverses cases, hi ha pànic i només es parla de quina serà la pròxima. No hi ha moviment de lletres, especialment sobre Londres, i ells també tenen problemes amb el crèdit. Esperarà uns dies a parlar del ferrocarril, a veure si millora l'ambient. Pateix que a l'oficina de Barcelona els falti metàl·lic, que ho diguin i els enviarà fons.²¹⁴ A més, hi ha inundaci-

ons torrencials a l'illa i les previsions de la *zafra* no són gens bones. Els aiguats fins i tot dificultaven la seva visita als possibles subscriptors i, mitjançant el correu, no parava de donar instruccions a Barcelona sobre l'activitat comercial i es preocupava pel fill Sebastià, que estava malalt. Per la seva banda, el tramviare Soujol l'alerta de la mala situació econòmica a Catalunya i proposa la prolongació del tramvia de Sant Andreu fins a Sabadell i Terrassa. Posteriorment, Gumà viatja a l'Havana, Cárdenas i Cienfuegos. Després de signar la Memòria del Projecte Definitiu, a mitjan abril embarca cap a Nova York, on s'hostatja durant uns dies a casa de l'amic Puig, fa turisme, visita les cascades del Niàgara²¹⁵ i efectua diverses visites a cases vinculades als negocis carrilaires.

Pocs dies després, tots quatre són a Londres, on se'ls uneix Xaudaró, i tots plegats queden sorpresos de la gran extensió de la xarxa ferroviària londinenca, «pertot arreu hi ha carrils, cada cinc minuts en passa un»²¹⁶. Gumà, Pujol i l'enginyer s'entrevisten amb Mr. Ruffer, de la financera Aymar & Ruffer, i s'interessen pels futurs rails de la línia. També allà l'escriu Manuel Carreras, que sembla estar en bones relacions amb Gumà: el projecte que havia compartit amb Raventós està oblidat. Des del mateix Londres escriu a Balaguer interessant-se pel Projecte de Llei d'expropiació forçosa, que els aniria molt bé per al progrés de la línia, i diu que quan arribi començarà les obres.²¹⁷

Després d'aturar-se uns dies a París retornen a Barcelona i a Vilanova, on s'efectua una recepció a Gumà. Aquells dies inspecciona el traçat de la futura línia amb dos enginyers anglesos, els senyors Rumball i Wyatt, amb final a Valls.²¹⁸

Al cap d'un setmanes, un parell de cartes des de Cuba ens descobreixen que un dels motius del viatge a Londres havia estat negociar el finan-

çament del terç de capital que faltaria per completar el 100%, segurament un emprèstit. I els germans li diuen que lamenten que el negoci no hagi reeixit.²¹⁹ Sembla que l'entesa incloïa la contractació d'un enginyer anglès per a l'obra i evidencia que Gumà no les tenia totes: tenia subscrits compromisos per uns deu milions i el projecte que presentaria al cap d'un mes pujaria a 18,5 milions de pessetes. La processó devia anar per dins...

El juny del 1878, el projecte ja fa mig any que ha entrat al Ministeri i encara no ha rebut el vistiplau, cosa que preocupa Gumà, i envia el secretari Pujol a interessar-se pel tema. També ho comenta amb Balaguer, tot planyent-se que la Llei d'expropiació forçosa encara no hagi estat aprovada, i demana que insisteixi al senador Maluquer.

PROJECTE DEFINITIU DE FERROCARRIL DE VALLS A VILANOVA I BARCELONA (VVB)

La Memòria de Gumà a l'Havana del 1878²²⁰

Després de copiar la Llei atorgada per Alfons XII, fa una «Advertència Preliminar», de la qual destaca: «Els pobles moderns exigeixen, per a la seva vida, el poderós auxili dels grans descobriments que la ciència ha aplicat a la indústria [...] aquests elements es relacionen entre si [...] perquè el tot obeeix a un sol fi, uns auxiliars són complementaris dels altres, i això explica el fenomen del meravellós ordre seguit en els grans invents moderns, i això explica també que els pobles que entren en el coneixement i aplicació d'aquests avenços necessiten aplicar els altres per no fer efímers els esforços del primer».

Objecte del projecte. Comença fent una succinta història de les vicissituds ferroviàries locals, des del projecte de Núñez de Prado i Boguerin fins al

de Raventós i el seu de via estreta. I també repassa els projectes fallits de Valls. Conclou que difícilment es trobaran dues poblacions amb tants projectes i tan magres resultats. La línia plantejada les unirà amb la principal plaça mercantil i el principal port de l'est d'Espanya i amb la resta de capitals i mercats de la Península. L'aïllament d'un poble és la seva mort.

Utilitat de l'obra. Des del primer ferrocarril el 1825 s'han estès per Europa 136.000 quilòmetres de via. Ha estat un error la creença que les línies curtes i d'interès local no podien donar bons resultats per als accionistes i els francesos ja han demostrat que, si les línies es construeixen sense malbaratament econòmic, es produeixen bons interessos pel capital. La densitat de població de Catalunya i la seva força productiva garanteixen els bons resultats, com ho demostren les línies de Tarragona, Girona, Vic i Saragossa, amb dades d'explotació molt satisfactòries. Les dades que han recollit asseguren el bon resultat sense acudir a l'auxili de l'Estat. La manca de dades estadístiques d'àmbit local l'han suplert enviant comissionats a tots els pobles beneficiats pel traçat. L'obra serà beneficiosa per al país, que podrà incrementar l'explotació de les seves riqueses, i per a l'Erari, que es veurà beneficiat per majors contribucions. Una prova de tot plegat són els brillants números de la subscripció d'accions. A Vilanova s'ha subscrit una tercera part del capital, la premsa hi dona suport i el comerç de vi amb les Antilles millorarà amb el camí cap a Barcelona i el seu port.

Enllaços de Picamoixons i Sant Vicenç. Aquests enllaços fan que la línia de Valls a Vilanova i Barcelona passi a ser de servei general dins de la

xarxa del nord, en la qual la va incloure la Llei del novembre passat. Si la línia, en l'àmbit local, ja ofereix rendiments al capital, no passarà a ser una de les millors línies espanyoles, sinó la millor, amb aquests enllaços? Arreu es fomenten els enllaços entre línies i la seva, enllaçant a Sant Vicenç i Picamoixons, passarà a ser la més curta entre Barcelona i Tarragona i entre Barcelona i Madrid, i substituirà uns bons trams de les línies existents: Barcelona-Tarragona per Martorell, 102 quilòmetres; per Vilanova, 86 quilòmetres, setze menys. I Barcelona-Lleida per Manresa, 183 quilòmetres, i per Valls, 164 quilòmetres, dinou menys. A més, la línia de Vilafranca té pendents de l'1,5% i la de Manresa, del 2%, amb revolts de només 278 metres de radi. Això implica menor velocitat i major cost d'explotació. És suposar molt que una part del trànsit de passatgers i del tràfic de mercaderies passi d'una línia a l'altra economitzant temps i diners? Però tots els càlculs els havien fet sense tenir en compte aquest transvasament.

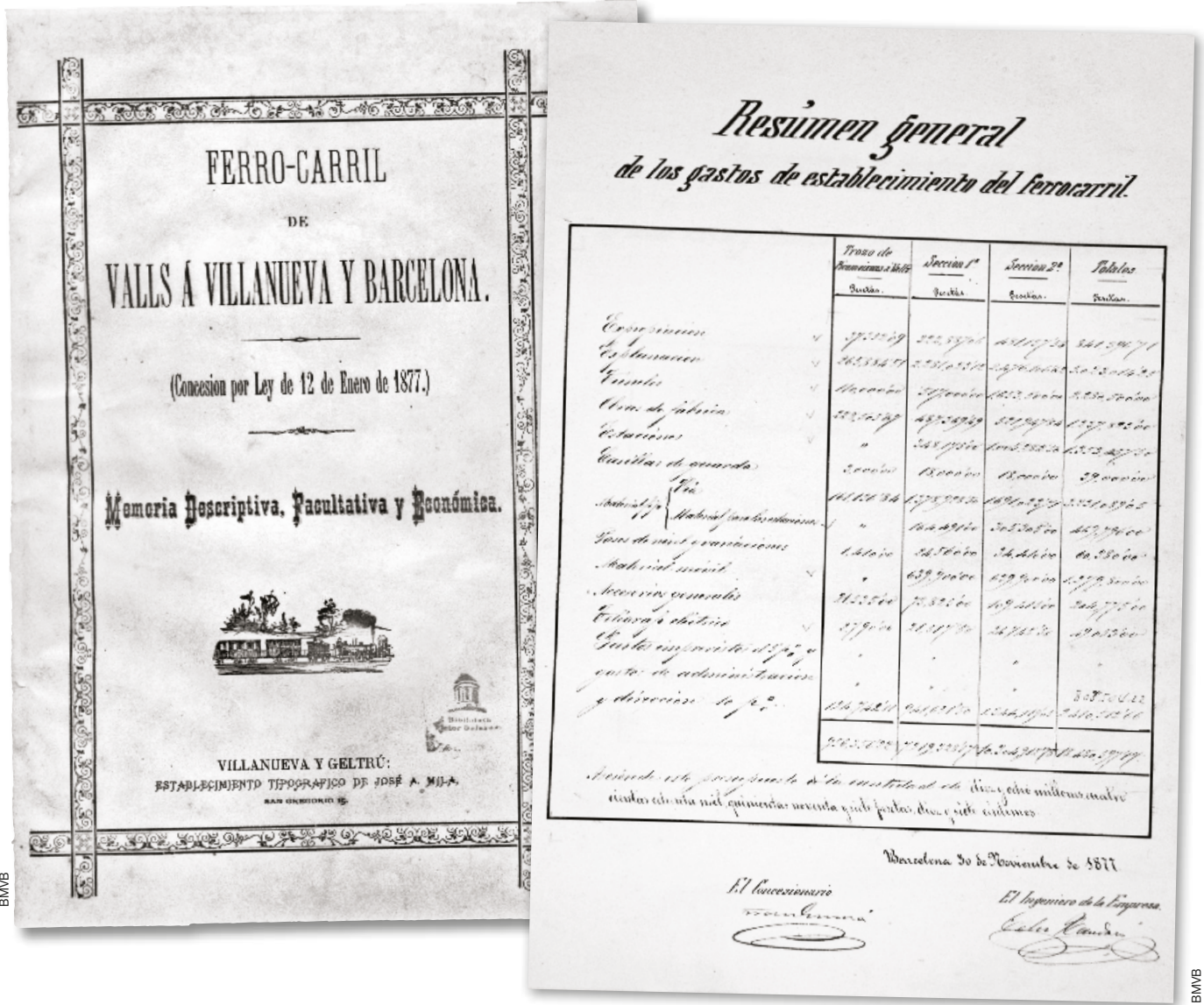
Emplaçament de l'estació de Barcelona. A primera vista semblaria que el camí més fàcil seria anar de Sant Boi a Cornellà i enllaçar amb la línia Martorell-Barcelona, estalviant-se la construcció de nou quilòmetres de via i la despesa de fer una nova estació a Barcelona. Però també hi hauria greus inconvenients que no quedarien compensats. D'una banda, l'ús de la via i l'estació de la companyia de Martorell serien de pagament, i estalviarien inversió però incrementarien despeses corrents. D'altra banda, l'explotació comuna d'aquest tram no estaria exempta de perills i dificultats de competències que caldria evitar. L'estació provisional que tenen tampoc satisfà les seves aspiracions i està mal situada respecte al port, verdader centre de tot el moviment comercial.

L'estació de Martorell a Barcelona implica descarregar el vagó, carregar en carros, carretejar cap al port i embarcar, tot plegat més car que un recorregut de quaranta o cinquanta quilòmetres en ferrocarril. La major part de les mercaderies transportades pel ferrocarril anirien al port o en provindrien, per la qual cosa els vagons han d'arribar al moll, sobretot pels materials de construcció i els productes miners. El lloc més adequat seria les Hortes de Sant Bertran, entre la falda de Montjuïc i les Drassanes, però estan ja en projecte d'urbanització, i s'han fixat en els terrenys guanyats al mar amb el rebuig de les pedreres, darrere el dic de l'oest. Tot i haver-se de reforçar per protegir-se dels embats del mar i estar un pèl allunyats del centre de la ciutat, reunien molt bones condicions i no s'havien de travessar llocs urbanitzats per arribar al moll. La via s'aixecarà sobre la rasant dels molls, però això serà objecte d'un altre projecte.

Divisió en seccions i trossos. Pendents i radis. Sistema de via. Primera secció: tros de Picamoixons a Valls, 6 km; de Valls a Roda, 24 km; de Roda al Foix, 18,3 km.

Segona secció: tros del Foix a Castelldefels, 24 km; de Castelldefels a Barcelona, 24,7 km. Total, 97 km.

L'estudi dels pendents i radis fou el que més els preocupà per a l'adopció de la traça, convençuts que era el que més influïa en el futur econòmic de la companyia. S'havia fixat el límit dels pendents en l'1% entre Picamoixons i el Vendrell. A la resta, fins a Barcelona, arran de mar, els pendents no superarien el 0,5%. Sabien que un tren podia anar a tota velocitat en revolts de 800 metres de radi, a 45 km/h en els de 500 metres i a 10 km/h en els de 250 metres.



A l'esquerra portada de la Memòria Descriptiva del projecte definitiu. A la dreta el Pressupost del Projecte desglossat per capítols.

El tipus de via seria la més acceptada per les companyies actuals, l'americana de Vignoles. Els carrils d'acer Bessemer, de 29,5 kg/m lineal i 57 mm de bolet.

Traçat del ferrocarril. Estacions. Té l'origen a la línia Lleida-Reus, al costat de l'elevat i monumental pont de les Roixel·les sobre el Francolí, a l'inici del congost de la Riba. Passa per Picamoixons, Valls (on s'establirà una de les estacions més importants), Vilabella, salva el curs del Gaià, Salomó, Rubials, Roda, pont per travessar la línia Martorell-Tarragona i una estació conjunta per a Sant Vicenç de Calders, el Vendrell i Calafell en la qual confluiran els vins del Penedès destinats a l'exportació gràcies a la baratura del transport per ferrocarril i a la facilitat del transbordament al port de Barcelona. Seria el futur enllaç cap a Tarragona i així s'establiria una via directa des de Barcelona, més curta i en millors condicions que l'actual. Estació comuna per a Cunit i Cubelles, Vilanova (estació de primer ordre, situada entre la vila i el barri marítim, sota la rambla Transversal i a l'est del carrer d'Isabel II [Llibertat]). Aquest seria el centre de la seva via i aquí s'aixecarien vastos tallers per a la construcció i reparació de material mòbil. S'hi construiran diversos carrers i una gran plaça on hi haurà l'edifici per als viatgers. Sitges (estació de segon ordre que també servirà a Ribes), Castelldefels, vint quilòmetres de planura, Gavà, Sant Boi, el Prat, es passa per Can Tunis i s'acaba la línia al costat del dic de l'oest del port de Barcelona. En total, quinze estacions.

Pressupost. Els mals pressupostos inicials han portat els mals resultats d'algunes companyies. De pressupostos incorrectes deriven càlculs equivocats i mesquins. I d'aquí arranquen dos greus

mals: primer, les accions emeses no cobreixen el cost de les línies i es procedeix a l'emissió d'obligacions, que sovint surten al mercat amb descompte; segon, que, calculades les tarifes sobre un pressupost erròniament baix, els ingressos han resultat insuficients per cobrir els costos d'explotació i els interessos d'obligacions, i han deixat al descobert les accions. El pressupost ha de ser matemàticament exacte i el traçat de la línia s'ha decidit sobre la base d'uns costos d'explotació mínims. El pressupost és el següent:

Expropiacions	844.000 ptes.
Esplanació	5.023.000 ptes.
Túnel	2.280.000 ptes.
Obres de fàbrica	1.237.000 ptes.
Estacions	1.353.000 ptes.
Material fix	3.700.000 ptes.
Material mòbil	1.280.000 ptes.
Casetes guarda, telègraf i diversos	353.000 ptes.
Imprevistos, administració i direcció	2.410.000 ptes.
Total	18.480.597 ptes.

Surt a 190.521 ptes./km, que assegura que és 30.261 ptes./km inferior al cost mitjà inicialment pressupostat dels 7.440,5 quilòmetres de via construïts fins llavors a Espanya. I afirma, «des d'ara podem assegurar que la nostra línia no ha de costar ni un cèntim més que el seu pressupost».

Tarifes. Miren de fer compatibles els interessos de la companyia i els del comerç. Per tal de fixar-les han pensat en tota mena de costos, tant de construcció com d'explotació, amb una tarifa de



Projecte definitiu de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona, 1877.

peatge per a l'amortització i una altra de transport per a la conservació i renovació. Presenten un escandall, diferenciant el transport de gran velocitat o de viatgers i el de petita velocitat o de mercaderies, dividits en classes i tipologies. Per exemple, un viatger de tercera classe pagaria 0,05 ptes./km i les mercaderies, 0,12 ptes./t/km.

Dades estadístiques. No disposaven de dades completes dels pobles servits per la línia i els van anar a buscar. I segueixen unes extenses llistes d'aquests pobles servits (els que hi passa la via i els propers) amb expressió del nombre d'habitants, el moviment anual de viatgers actual amb els mitjans de transport respectius, el consum dels principals articles, la producció agrícola, la industrial, l'exportació de productes des de cada poble i la importació a cadascun d'ells. En el moment de la memòria es fa constar que Vilanova té 13.790 habitants, Valls, 16.600, Sitges, 3.700, i Sant Boi, 3.200. En total, els habitants servits calcula que són 72.651; el nombre de moviments anuals de viatgers, 420.941; es consumeix un total de 38.486 tones anuals de productes alimentaris, la producció agrícola és de 88.542 tones; la industrial (que inclou les bòbiles), d'1.426.021 tones; les exportacions sumen 197.723 tones i les importacions, 57.236 tones. Resulta curiós que en cap moment apareix la ciutat de Barcelona, que no està sumada en aquestes quantitats.

Càlcul del moviment diari del ferrocarril. La gran munió de dades serveix per determinar les distàncies a recórrer i concloure el producte a obtenir. Llavors, es pressuposa el moviment diari de cada estació, de viatgers, encàrrecs i mercaderies, i se'ls aplica la tarifa estipulada. Els càlculs

es fan sobre la base dels moviments actuals, prescindint del previsible augment de trànsit que el nou mitjà produirà, malgrat deduir-se de les memòries anuals publicades per les companyies establertes que els ingressos augmenten any rere any. I així s'arriba a un nou escandall, estació per estació, i s'aplica la tarifa per quilòmetre.

El producte diari que es contempla a les principals estacions és el següent, incloent-hi, ara sí, Barcelona:

Picamoixons	1.444 ptes.
Valls	671 ptes.
El Vendrell	242 ptes.
Vilanova	833 ptes.
Sitges	193 ptes.
Barcelona	3.262 ptes.
Altres	814 ptes.

Total, 7.459,08 pessetes, equivalents a un trànsit diari de 1.081 persones i 445,70 tones de mercaderies transportades, més els encàrrecs. D'aquest ingrés diari en resulten uns ingressos anuals de 2.722.564 ptes./any.

Despeses anuals i producte líquid. El pressupost de despeses anual previst és el següent:

Administració i direcció	210.000 ptes.
Moviment	290.000 ptes.
Via i obres	189.450 ptes.
Carbó	200.000 ptes.
Altre material i tracció	250.000 ptes.
Total anual de despeses	1.139.450 ptes.

No es dona detall de com s'arriba a aquestes quantitats i es fa una glossa d'apartar-se del luxe administratiu, dels sous elevats, i a favor de l'economia, zel, treball i intel·ligència dels empleats. Fent-ho així, diuen, els números no poden ser equivocats de cap manera. En definitiva:

Ingressos totals anuals	2.722.564 ptes.
Despeses totals anuals	1.139.450 ptes.
Resulta un fons líquid d'	1.583.114 ptes.

Que representen un interès del 8,55% sobre els 18,5 milions de pressupost de despeses per a l'establiment del ferrocarril. El resultat és brillant i positiu, no és fals; s'hi ha arribat amb prudència i sense temeritat, mitjançant detinguts estudis i fonamentades estadístiques, assegurant una bona inversió als capitals que s'inverteixin.

Epíleg. L'èxit d'una empresa industrial depèn de l'economia.

- Economia en reunir el capital necessari per construir el camí: com menys capital s'empra, menys se n'haurà de retribuir.

- Economia en l'execució de les obres i en l'adquisició de material.

- Economia en l'administració i explotació del ferrocarril.

Escriu el final de la Memòria a l'Havana, on els ha portat la necessitat de reunir el capital:

Catalunya no ha pogut recollir tots els títols amb la premsa que nosaltres anhelàvem, i per

això ens hem traslladat a les Antilles, fermes en la nostra idea [...] Ignorem el resultat que assolirem en aquesta illa; però, malgrat això, la nostra fe en l'empresa no defalleix, mai portarem a la pràctica el projecte si per a la seva execució haguéssim d'acudir a l'emissió de títols preferents o a operacions que vexessin els interessos dels accionistes, que han de ser els únics amos de la línia, els únics administradors i els que s'han d'aprofitar dels seus resultats. Proposem uns dividendes màxims del 10% i efectuar el desemborsament total del capital en el termini de cinc anys.

Ni Catalunya, ni molts dels pobles servits directament per la nostra línia, han coadjuvat de la manera que teníem dret a esperar, quan ens hem proposat beneficiar el país en general amb la construcció d'una obra que ha de donar a la nostra pàtria tanta honra com profit».

I es dirigeix a les Diputacions de Barcelona i Tarragona:

no dubtem ni un instant que el decidit suport de les corporacions populars [...] es deixarà sentir d'una manera palpable i decisiva així que es comencin les obres de construcció de la via.

Com a annex hi figura un plànol desplegable (en el qual curiosament figurava «Vilanova» com a nom de la ciutat, cosa poc habitual a l'època).

Albert Virella hi deixa el seu comentari:²²¹ «Abans de constituir-se la Companyia, Gumà redactà una Memòria, dirigida, sobretot, als possibles accionistes d'Ultramar, destinada, segons

PLANO GENERAL
DEL
OCARRIL DE VALLS A VILLANUEVA Y BARCELONA
del trazado de los demas ferrocarriles
DE LA COMARCA

Escala de 1 por 400,000

10 20 30 40 Kilom²



A la doble pàgina anterior, plànol general de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona, 1877. MFC

sembla, a demostrar que la seva inversió seria profitosa, de manera que es pintaven les comarques que la línia travessaria com a veritables emporis de riquesa [...]».

La Memòria del projecte presentat al Ministeri de Foment

El projecte oficial presentat al Ministeri de Foment el desembre del 1877 consta de set volums, una còpia dels quals es conserva al Museu del Ferrocarril de Catalunya, a Vilanova. En l'exposició, m'ha semblat adequat capgirar l'ordre amb la Memòria redactada per Gumà quatre mesos més endavant, ja que aquesta donava una visió més general del projecte.

La Memòria manuscrita que encapçala el projecte ocupa tot un gruixut volum, va signada pel concessionari i l'enginyer Xaudaró amb data 30/11/1877 i, com és natural, entra més en detalls, tot i ser pràcticament idèntica. Transcriu únicament els conceptes que no figuren a la Memòria de Gumà.

Memòria. Vilanova i Valls són eminentment industrials, de grans i petites indústries. La línia neix al terme de Valls i, per lògica, ha d'enllaçar amb la de Reus, encara que la concessió no ho digui.

L'objecte del projecte és portar a aquestes dues importants poblacions corrents de vida que circulen al llarg de les venes de ferro que s'anomenen *carrils*, omplint una necessitat de primer ordre, les comunicacions ràpides indispensables per al foment i la continuïtat de la indústria.

Utilitat general de l'obra. Indubtablement, el resultat que s'obté és un nou camí de ferro i s'han de relacionar els sacrificis de la construcció als rendiments col·lectius i financers. En 26 (?) anys de ferrocarrils al país, hi ha una xarxa de 6.000 quilòmetres i 2.000 més en construcció o estudi. No hi haurà costos per a l'Estat. Valls estava oblidada, viu només per ella mateixa i ara podrà obrir-se a les noves conquestes de la ciència. Vilanova ha fet qüestió seva el ferrocarril, la premsa local hi dona suport incondicional, també les societats, les indústries, algunes de primer ordre, com la del senyor Ferrer Vidal, o els comerciants del vi, tan acreditat a les Antilles. Només falta aplanar el camí cap a Barcelona.

Descripció del projecte i del terreny. Es basa en els mapes provincials de Barcelona i Tarragona publicats per Coello. Presenta un plànol amb quatre perfils longitudinals diferents i el de menys pendent i llargada serà el de menors costos d'explo-tació. Repassa els rius i l'orografia. Afirmar que la carretera de València a Barcelona ha perdut quasi tot el seu interès des que hi ha el ferrocarril (!) i que hi ha dues carreteres en construcció: de Vilanova a Barcelona pel Garrofer i de Tarragona a Vila-rodona.

Diversos traçats són possibles però només és discutible el tram del Vendrell a Valls. Si per la riera i el Catllar o seguint la carretera per Rodonyà i Alió. Finalment trien Nulles –a la divisòria del Francolí i el Gaià–, Vilabella i Salomó cap a Roda i pel Garrofer fins a Calafell, quedant el Vendrell –que ja té estació i no cal entrar en competència– a tres quilòmetres. Aquest traçat permet pendents màxims de l'1%, mentre que, si seguissin la

carretera, haurien d'anar al 2% i passar per la Rubiola, a una cota de 351 metres.

Determinació del punt d'origen del ferrocarril. Si no es projectés l'enllaç a Picamoixons, es falsejaria l'esperit de la Llei de concessió i seria un error gravíssim i censurable. Passar per Alcover no és lineal, cal mirar el mapa... L'únic lloc per travessar la serra de Miramar i anar cap a Montblanc és el congost de Picamoixons.

Encreuament amb la línia de Tarragona. Creuen inadmissible un encreuament a nivell; la línia de Vilanova passarà per sobre o per sota.

Pendents i radis. L'enllaç a la línia Lleida-Reus és a una cota de 227,5 metres. Valls és a 231,5 metres i el Vendrell, a nou metres, separats per 31 quilòmetres. Això implica que el pendent no pot ser inferior al 0,71% i, a més, s'ha de salvar el Francolí i el Gaià. En conseqüència, fixen el màxim desnivell en l'1% i diuen que ja faran desmunts. En total, 61 quilòmetres per sota del 0,4%; 11,2 quilòmetres, entre el 0,4% i el 0,7%; i 24,8 quilòmetres fins a l'1%. El radi menor té 500 metres i és a prop de les entrades de les estacions, on els trens ja van més lents; només hi ha quatre revolts de 500 entre els 65 revolts totals.

Secció transversal del camí. Via única d'1,671 metres. Com que la línia està cridada a formar part de la xarxa general, és obvi que ha de tenir la mateixa amplada; seria injustificable no fer-ho. Acceptat ja el traçat, l'adopció d'una via més estreta no produiria una disminució sensible de les despeses d'establiment, ni seria comparable amb els grans perjudicis que se'n derivarien (afirmació ben diferent de la justificació del ferrocarril

econòmic del 1871). Si més endavant hi ha més necessitats de transport, ja es podran fer apartadors perquè els trens s'encreuin.

Els túnels eren nou fins al Vendrell, dos fins a Vilanova, dos a Sitges i tretze per les Costes fins a Barcelona. En aquest darrer tram, la llargada total a perforar era de 3.080 metres i la foradada més llarga era la de la Falconera, de 616 metres. S'havien de moure 462.000 metres cúbics de terra i roca.

Obres de fàbrica. El curs d'aigua més important a salvar és el Llobregat. Aquest riu porta molt poca aigua i el lloc on el travessaran està perfectament canalitzat per altes esculleres que defensen les ribes. Estudia en profunditat les avingudes del riu i les proteccions de les ribes. S'hauria de canalitzar el riu per disminuir el risc d'inundacions. Mentrestant s'hauran d'acceptar les contingències de l'actual estat de les coses. El pont del Llobregat serà de dos arcs d'11,58 metres de llum, d'obra, més adequat que el ferro. Altres obres importants seran el viaducte al torrent de la Balaguera, de vuit arcs; el viaducte del Gaià, de 27 metres d'altura i sis arcs,²²² i el pont del Foix, de vint arcs de cinc metres de llum.

Traçat. Per travessar Vilanova es plantegen tres alternatives, pel nord, per la platja o en un punt intermedi per l'exemple que s'està urbanitzant. El traçat de la línia més fàcil seria per la platja, entre les cases i el mar, però les barques varades toquen a les cases, no hi ha espai i no es pot ocupar la petita zona sense perjudicar el dret adquirit pels veïns a l'ús de la zona marítima.

Per la part de dalt del poble hi ha dos inconvenients: s'ha de pujar a una cota de trenta

metres per després tornar a baixar i l'altre és que l'estació quedaria massa distant del verdader centre de la ciutat i de l'activitat que es troba en el barri de mar, amb els boters i l'embarcador.

Sembla, doncs, preferible passar pel mig i establir l'estació en un punt intermedi, equidistant dels extrems, i on sembla que s'han d'incrementar més les edificacions. També hi ha inconvenients, ja que s'han de travessar a nivell els dos carrers o rambles que van a la Marina, però és a prop de l'estació, on els trens van a menor velocitat, cosa que allunya el perill. Si es fes per dalt, també s'haurien de travessar carrers, carreteres i camins. L'estació i els tallers s'ubicarien passat el torrent de la Pastera, venint de Cubelles pel carrer de Soler Morell. Recomana urbanitzar els carrers que la connectin amb el nucli actual de la ciutat.

A Sitges és impossible establir l'estació entre el poble i el mar. La situarien al costat de la carretera, a una cota de 8,6 metres. També tenen la disjuntiva entre anar per la costa o seguir la carretera per l'interior. L'Econòmic anava per l'interior, pel coll de la Mata (cota de 58,6 metres), però ara, com que no volen arribar a rasants del 2%, és millor per la costa i s'estalviarien fer un túnel de 600 metres a la Mata. És millor dos de petits per la costa; té un cost similar i amb menys nivells.

Al tram de les Costes, el radi mínim és de 600 metres i un pendent del 0,5%, entre tres i divuit metres sobre el nivell del mar.

De Castelldefels a Can Tunis, la traça podria ser una única línia recta i seria més curta, però es perdria el moviment generat pels pobles intermedis, especialment el mineral de ferro que es genera a les mines de Gavà. El traçat seria una mica més llarg seguint la carretera per Sant Boi, el Prat i la falda de Montjuïc, arran de mar. La rasant de

l'estació serà a sis metres. La major part del traçat anirà damunt d'un terraplè per deixar pas a les aigües que desaigüin.

Càlcul dels rendiments i moviment del ferrocarril.

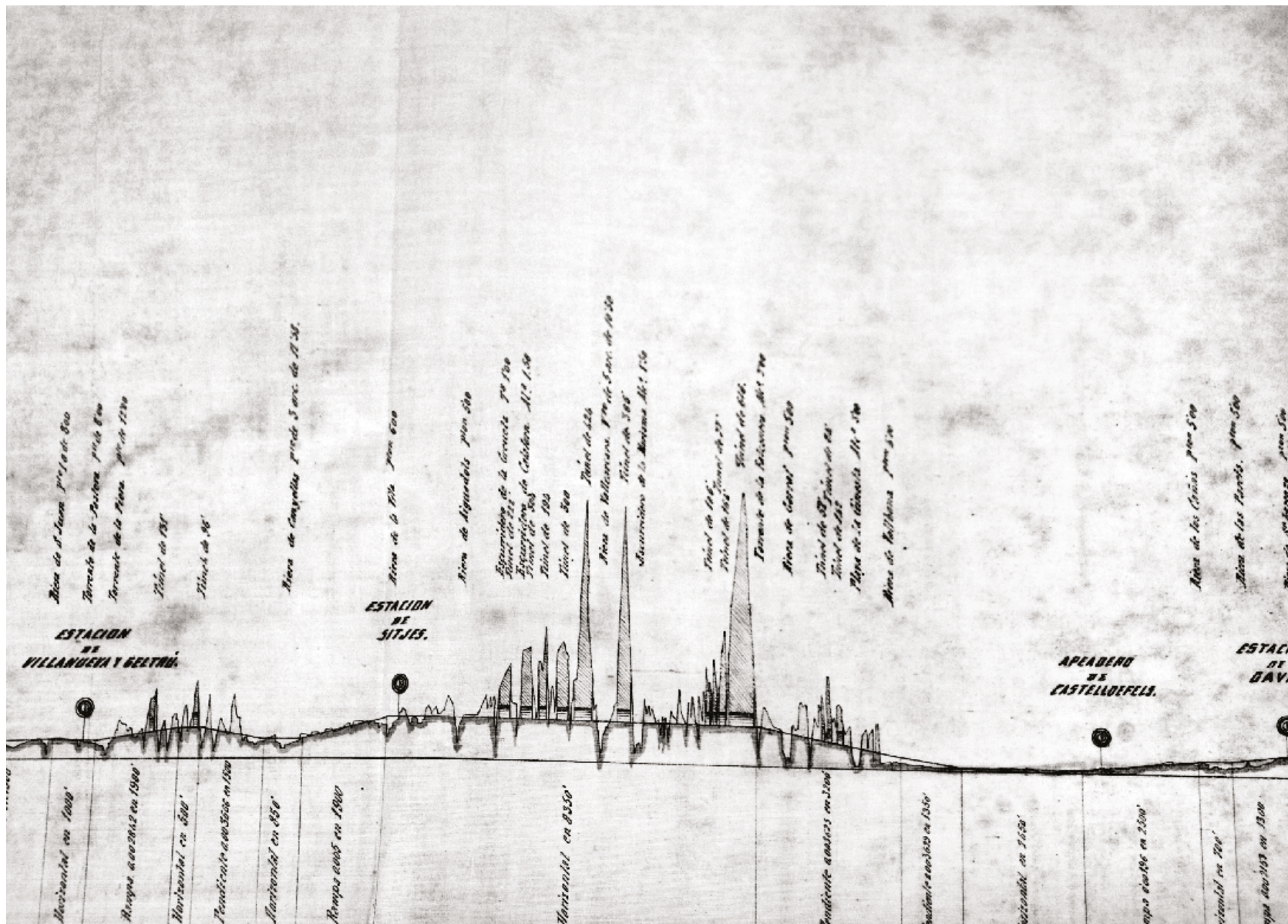
Els números finals són els mateixos que en la Memòria de Gumà.

Hi afegeix que les despeses anuals serien igual al 41,85% dels ingressos i conclou que, encara que les despeses arribessin al 50% dels ingressos, com passa en altres companyies, el rendiment del capital encara seria del 7,36%.

També en els resums figura el cost per quilòmetre de la construcció del ferrocarril, que és de 172.339 pessetes i de 190.522 ptes./km si s'hi afegeix el material mòbil, accessoris, etc., que és la xifra que quadra amb la de Gumà i significa un estalvi del 15,88% sobre la mitjana existent. Aquest estalvi –malgrat l'escull fins llavors insalvable d'haver de perforar els quinze túnels del Garraf– corroborava la idea de Gumà de portar un control exhaustiu de les obres i efectuar concursos de mida i import més fàcilment fiscalitzables, evitant una adjudicació global del projecte, cosa que s'havia demostrat incontrolable en la majoria dels casos executats anteriorment.

Alguns comentaris sobre la Memòria i el projecte presentats:

- El projecte neix amb voluntat competidora i d'entrada s'anuncia que s'escurçaran les distàncies de Barcelona a Tarragona, a Lleida i a Madrid quan estiguin realitzats els enllaços amb les línies de Tarragona i Lleida, que no estan contemplats en el projecte, ja que tampoc figuren en la concessió. I és que les companyies amb les quals s'havia d'empalmar eren dures

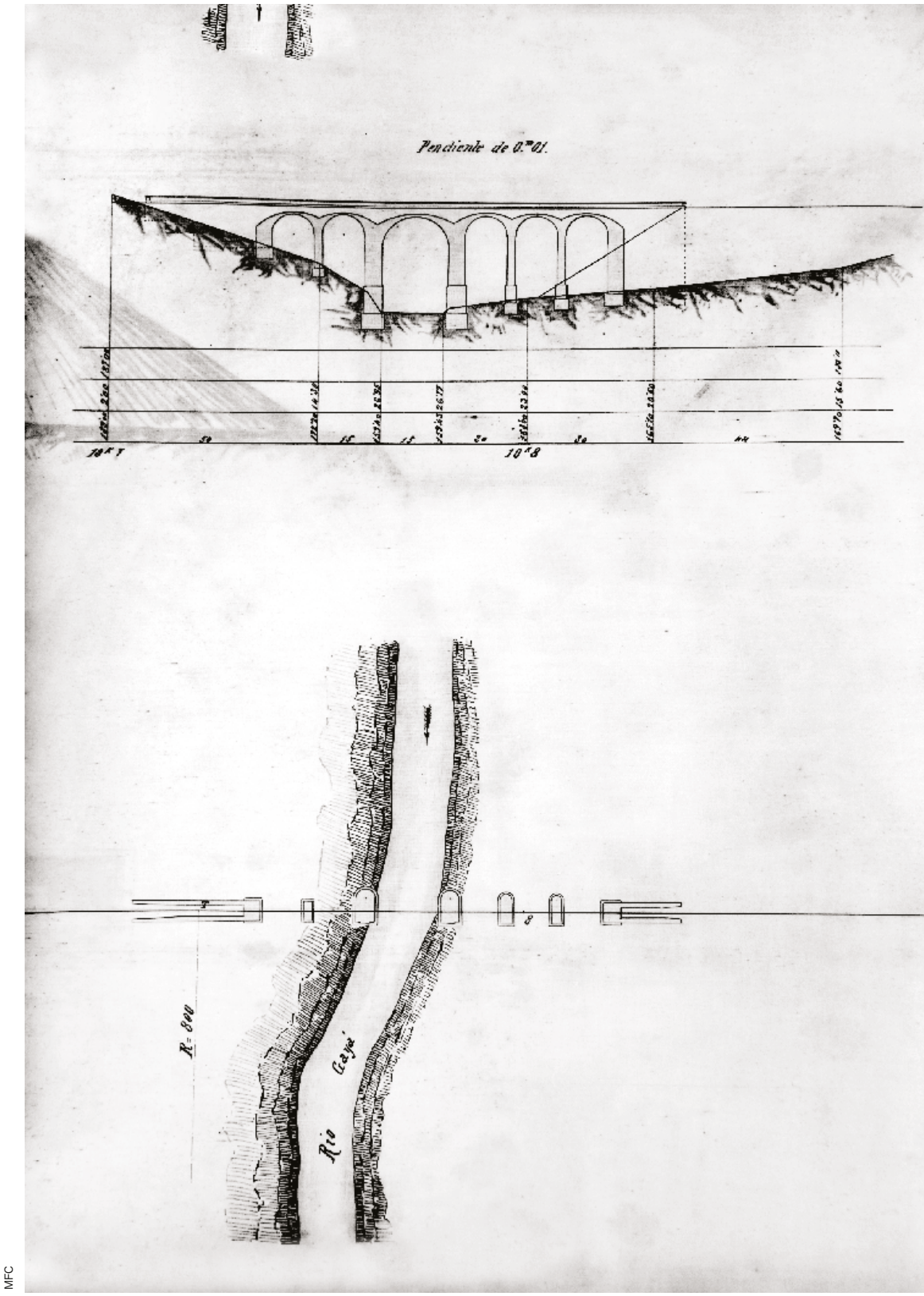


Perfil del terreny i del traçat amb els túnels a la zona de les Costes, 1877.

Primer projecte del viaducte sobre el Gaià del 1877. Patí problemes, fou enderrocat i substituït per un nou projecte a dos nivells.

- competidores del projecte de Gumà i no era previsible que donessin facilitats. Però aquests enllaços donaven sentit al projecte de connectar Vilanova amb les línies generals; sense ells, tot resultava difícilment funcional i rendible.
- Fa atenció especial als pendents de la traça i al radi dels revolts, és a dir, als costos d'explotació i a la velocitat. Aquest punt i l'anterior s'arrossegaven de la vella disputa amb la companyia de Martorell, que allargava la distància Barcelona-Tarragona i feia pujar els trens fins als 220 metres de cota a Vilafranca.
 - En el projecte no es parla de quina serà la velocitat del ferrocarril, excepte en els revolts, ni del temps dels trajectes.
 - Situa les estacions de Barcelona i Vilanova més o menys als mateixos llocs que el projecte de Raventós, a sota del Morrot i a prop del carrer de la Llibertat respectivament. Si pel que fa a la capital era clar que Gumà volia anar al port, resulta innovador que, a Vilanova, canviessin la Creu de la Xirivia per anar a sota la rambla Transversal i enllà del torrent de la Pastera. Havien passat set anys des del Projecte Econòmic i el futur desenvolupament de la ciutat cap a mar Gumà ja l'havia dibuixat en el Plànol General. Anar a raure al damunt de la Geltrú ja no entrava en els seus plans i el coll de la Mata tampoc ho afavoria.
 - El càlcul del rendiment del capital probablement era el comparable amb l'utilitzat a l'època, però prescindeix de les amortitzacions de l'immobilitzat, tot i haver-les inclòs en les tarifes.
 - L'estalvi previst del 15% sobre els costos mitjans de construcció al país és una dada positiva i Gumà dedicarà tota l'energia a fer-la realitat.

- Les expressions de l'Epíleg –«Catalunya, no ha pogut recollir tots els títols amb la premsa que nosaltres anhelàvem, i per això ens hem traslladat a les Antilles [...]» i «Ni Catalunya, ni molts dels pobles servits directament per la nostra línia, han coadjuvat de la manera que teníem dret a esperar [...]»–, ja denoten que li ha fallat gent amb la qual comptava.²²³
- És evident que Gumà, després de les polèmiques per la Rambla recta, de la pugna amb el projecte de Raventós i altres temes menors, tenia els seus detractors i les pàgines de la premsa van ser un bon escenari per a la crítica. Cal constatar que el retorn de Gumà amb l'impuls d'iniciatives ciutadanes que es transformaven en repetits encapçalaments de subscripcions populars o donacions en benefici de l'espai públic i la ciutat, amb lloances i reconeixements oficials o de la premsa, no sempre fou ben rebut per tots els hisendats de la vila, potents, ben establerts i dominants, alguns dels quals, quan els convenia, amagaven el cap sota l'ala davant els problemes ciutadans. La fragilitat i la feblesa del sistema fiscal de l'època corrien paral·lels a la migradesa dels serveis públics, mentre que el progrés de la tècnica i els nous invents requerien repetides i copioses noves inversions que l'administració no estava en condicions de fornir. És innegable que força prohoms van contribuir a la millora del benestar de les persones amb aportacions que difícilment oferien retorn, però en el tema del ferrocarril, avenç que havia de beneficiar tothom i necessitat d'una quantia de capital molt superior, Gumà considerava que hi havia terratinents i burgesos que podien haver estirat més el braç.



MFC



CELS XAUDARÓ / MFC

Al costat, a dalt, ubicació de l'estació i dels tallers de Vilanova abans i ara, 1877. A baix, l'estació de Barcelona

davant del port: la provisional, més a llevant, i la que havia de ser la definitiva, 1877.

- Segons Pascual, a la Memòria es feien suposicions massa optimistes, ja que el producte de 2.700.000 ptes./any, igual a 28.000 ptes./km, era molt desmesurat pel que s'havia vist en altres companyies. Altrament, també reconeix que totes les companyies sobreestimaven els ingressos.²²⁴

LA CONSTITUCIÓN DE LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE VALLS A VILANOVA I BARCELONA

Sense projecte aprovat ni amb una certesa absoluta sobre el finançament, Gumà, a 45 anys, decideix tirar endavant. Imprimeix i reparteix la Memòria que ha redactat durant el viatge a Cuba i convoca la constitució de la Companyia del Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona (VVB) per al 28 de juny del 1878 a la seva casa de Barcelona.²²⁵

L'objecte de la societat serà ampli: la construcció de l'expressada línia i qualsevol altra que en el futur es pugui concedir a l'entitat, com també l'explotació de terrenys, mines o fàbriques de màquines.

El capital social serà de deu milions de pessetes, dels quals se n'havien subscrit en aquell moment 9.500.000. Es divideix en 500 accions (A) de 5.000 pessetes repartides entre 145 socis residents a Cuba, igual a 2.500.000 pessetes, i 14.000 accions (B) de 500 pessetes repartides entre 799 socis, 7.000.000 pessetes. Queden mil accions pendents de subscripció.

En l'acte de constitució, Gumà cedeix a la nova societat la concessió a favor seu atorgada per la llei esmentada, els estudis, plànols i projectes realitzats fins llavors, i les cessions de terrenys efectuades a favor del projecte, gratuïtes o a canvi

d'accions. Cal suposar que els mil títols pendents tenien aquest destí.

Les despeses del projecte i la posada en marxa de la societat, assumides fins llavors per Gumà, eren de 495.727 pessetes i les anirà compensant a mesura que es cobrin els terminis dels dividends passius. Consta a l'acta que Gumà no tindrà remuneració mentre durin les obres de construcció de la línia; posteriorment, ja la fixarà la Junta General.

S'aproven els Estatuts de la companyia i es nomena el primer Consell, que és el següent, amb expressió del nombre d'accions que subscribia cadascú:

President, Pau Soler i Morell, 1.000 accions.
Vicepresident, Joan de Torrents Higuero, 400.
Director gerent, Francesc Gumà i Ferran, 1.000.
Secretari general, Agustí Pujol Conill, 12.

VOCALS:

Francesc Olivé Maristany, 100
Joan Bofill Martorell, 150
Domènec Sanromà Martí, 100
Pere Nolasc Pujol i Gumà, 100
Francesc Taulina Garriga, 150
Ramon Castellet Samsó, 100
Emili Vidal Torrents, 100
Bru Cuadros Vidal, 100;
Antoni Samà Urgellès,
 marquès de Casa Samà, 300.

VOCALS SUPLENTS:

Casimir Girona Agraful, 250
Jaume Mariano Ramona i Mayner, 100
Cristòfor Juandó Rafecas, 100



CELS XAUDARÓ / MFC

Isidre Marquès Riba, 100
Josep Cruset Sabaté, 100
Josep Santacana Castany, 100.

També signaren l'acta de constitució Manuel de Figuerola i d'Agustí, Manuel Roig Miró, Isidre Sans Ferrer i Francesc Pujals Rusell.²²⁶

El Consell integrava els principals accionistes i en total acumulava 4.362 accions, equivalents al 21,8% del capital. Es pot afirmar que el capital estava prou repartit i majoritàriament a les mans de la burgesia vilanovina, tant residents al poble com a la capital o a Cuba. Valls estava representada amb uns seixanta accionistes i Ramon Castellet i Samsó n'era representant al Consell.²²⁷ Fins a 145 eren socis residents a Cuba, principalment parents i amics o coneguts de Gumà i membres de la colònia comercial vilanovina o catalana a l'illa. Igualment és remarcable que, entre el capital local vilanoví i el manllevat a Cuba, la majoria de l'aplegat tenia origen caribeny, igual com hem vist en la fàbrica de la Rambla, fet prou remarcable. També tenien un nombre significatiu d'accions Josep Ferrer Vidal, 350; Francesc Font i Gumà, 100; Salvador Raldiris, 100; Agustín Martín, 100, i Isidre Gasol, 100, mentre que l'enginyer Cels Xaudaró posseïa trenta accions i el novel·lista vallenc Narcís Oller, deu títols. D'altra banda, mil accions se subscriuen a canvi de terrenys, tot i que no figuren a l'acta qui són aquests titulars. Probablement entre ells hi figurava el marquès de Samà, un dels principals aportadors de terrenys. És curiós que la futura major accionista de l'empresa, Rafaela de Torrents Higuero, usufructuària del títol del marquès de Marianao (en la primera Junta General celebrada el 31 de març del 1880 declarava 2.500 accions), no apareix a la llista d'accionistes en el moment de la constitució.

Raimon Soler²²⁸ destaca el fet que, en la subscripció d'accions del projecte de Magí de Grau el 1857, només el 7,2% del capital compromès era a les mans de vilanovins, i el majoritari era el banc Crèdit Mobiliari Barcelonès, mentre que en l'actual projecte de Gumà el percentatge era molt superior. I força més si hi afegim els residents a Cuba.

Per comentar els noms d'aquest Consell, Puig Rovira escriu:²²⁹ «Els llocs de president i de vice-president corresponen als vilanovins Pau Soler i Joan de Torrents. Del primer ja hem vist que fou el primer a subscriure accions, pel mateix import que Gumà; era considerat el posseïdor d'una de les fortunes més grans de Vilanova, on participà en diverses activitats econòmiques i filantròpiques. Torrents Higuero, advocat i notari de Vilanova, era el representant més destacat de la família Papiol, i tenia dues germanes casades amb dos components de la família Samà; component de l'alta burgesia local [...] Antoni Samà Urgellès era cunyat de Torrents i el cap visible de la família Samà, amb una bona participació en el capital. A la llista hi ha alguns noms de l'entorn familiar de Gumà com ara Francesc Olivé Maristany, gendre, i Isidre Sans Ferrer, hisendat, cunyat de Pau Soler Morell per estar casat amb la seva germana Dolors, la qual, en quedar vídua, es casà en segones noces amb Francesc Gumà; era germà de Bonaventura Sans, casat amb Secundina Gumà, germana de Francesc. També hi devia estar emparentat Pere N. Pujol Gumà [casat amb Carolina, germana de Gumà]. Isidre Marquès Riba, industrial, era el fundador de les fàbriques Marquès [...] Bru Cuadros era una persona molt coneguda a Barcelona per la seva activitat mercantil, fabricant i comerciant d'ombrells i de paraigües». Com també diu, Agustí Pujol Conill, de Lloret de Mar, era una persona molt vinculada

a Gumà, el seu secretari particular, amb el qual viatjà a Cuba a buscar capital. Francesc Taulina, també de Lloret de Mar, fou diputat provincial de Barcelona. També fou president de la Junta d'Obres del Port de Barcelona el 1881-1882.²³⁰ Casimir Girona era germà de l'esmentat Manuel Girona,²³¹ promotor del ferrocarril a Saragossa, i Cristòfor Juandó era un vilanoví establert a Barcelona que actuà allí de corresponsal en la subscripció d'accions. Com conclou Puig, al Consell és evident «l'existència de nombrosos vincles familiars».

Per la importància del personatge, seguint Puig,²³² complementem que Pau Soler Morell (1821-1900) marxà a Matanzas i l'Havana cap al 1838, on ja havia estat el seu pare. Es dedicà a plantar canya i a comerciar amb sucre i criar bestiar. El 1855 s'establí definitivament a Vilanova. Fou regidor en diverses ocasions i participà en molts afers ciutadans. Començà el 1857 impulsant el projecte de ferrocarril de Magí de Grau. El 1861 formà part d'una comissió encapçalada per Cristòfol Raventós que viatjà a Madrid per impulsar els estudis d'una via fèrria pel litoral de Barcelona a Tarragona. El 1865 participà en la Samà, Raventós i Cia. per l'aigua potable. Gran propietari immobiliari, el 1870 feu construir la masia de can Giravals al terme de Ribes (actualment coneguda com a can Martí del Mas Roig) i el 1883 l'anomenada Casa Marquès de Castrofuerte, actualment seu de la Biblioteca Víctor Balaguer. El 1875 és a la comissió pel port. Primer director de la Caixa d'Estalvis de Vilanova el 1877. També és vicepresident del Consell del Banc de Vilanova, i un dels cinc principals accionistes. El 1879 comprà accions de la fàbrica de la Rambla, que estava en crisi i els socis la volien liquidar. També tenia participació en la fàbrica de Mar. En la polèmica

per la direcció de la Rambla defensava la línia obliqua a fi que la seva gran propietat al sud de la rambla Transversal quedés menys dividida. Al cap dels anys, una porció de la finca fou ocupada pel ferrocarril i una altra per Pirelli, com veurem més endavant.

Un any i mig després de l'acte solemne i optimista del Teatre Principal només hi havia compromesos 9,5 milions respecte als 18,5 necessaris, el 52,8%, cosa que no s'ajustava a la necessitat de disposar del 100 % del pressupost previst segons la Llei de ferrocarrils del 1855, ni a l'autoexigència dels dos terços expressada a la Memòria Preliminar. La decisió era prou audaç i no exempta de risc.



R. FALCÓ / ACGAF - Fons MUNICIPAL DE VILANOVA I LA GELTRÚ

En aquesta pàgina, obres a
Sant Cristòfol, 1879-1880.

CONCESSIÓ DE LA LÍNIA A MADRID I FUSIÓ AMB VVB, 1880-1881

L'INICI DE LES OBRES DE LA VVB, PÈSSIMA SITUACIÓ A CUBA I CONCESSIÓ DE LA LÍNIA A MADRID

Aviat es posen a subhasta els primers trams de la construcció de la línia, entre els quals destaca el tram de les Costes del Garraf, adjudicat al constructor Ramon Miralles,²³³ sobre el qual recauria una bona part del pes de les obres. El 10 de juliol del 1878 es produeix el solemne acte d'inauguració de les obres amb voladures al turó de Sant Cristòfol,²³⁴ els Xiquets de Valls, balls i castell de focs.

Per cartes de Casimir²³⁵ ens assabentem que, el juliol, Gumà viatja a Madrid a veure uns anglesos que oferien assumir les obres de construcció i acabar-les en dos anys i mig a canvi d'obligacions al 6%. Des de Cuba consideren que és una bona oferta, tot i que entenen que la rebutgi, però que sempre s'hi podrà tornar. També entenen que Gumà no pot continuar les tasques a Gumà Hnos. i que passi les responsabilitats a Francesc Oliver (crec que Alsina, el sogre), a qui s'hauran de dirigir en endavant. Ignoro si s'hi van dirigir, però la realitat fou que el flux de cartes a Gumà amb els detalls de l'empresa no decaigué.

El juliol es tanca amb la demanda de desemborsament del primer dividend passiu de la companyia, per import del 10% del capital subscrit. Serà el primer pagament en metàl·lic que efectuaran els socis i Gumà es fa càrrec de la part corresponent al capital dels seus germans a Cuba, la

qual cosa aquests agraeixen mentre s'ocupen de cobrar als subscriptors a l'illa i anuncien la fallida de noves cases de comerç.²³⁶ Sembla que Gumà assumeix també els pagaments corresponents als títols de Balaguer.²³⁷

En virtut de la donació de la concessió feta per Gumà a favor de VVB el dia de la constitució, una reial ordre de 22 d'octubre accepta el traspass, dona per bo el projecte, marca les normes referents al domini públic i fixa la duració de l'explotació en 99 anys.

De Cuba continuen arribant males notícies econòmiques de Gumà Hnos.: aquest exercici han perdut 312.000 pesos, reiteren que la culpa és dels *tasajos* que no funcionen i dels elevats interessos que paguen, per la qual cosa plantegen efectuar una ampliació de capital de 100.000 pesos.²³⁸ Per contra, Gumà diu de proposar a Juan Soler Morell que entri a la companyia, cosa que amb tota probabilitat no es va arribar a produir. Uns dies més tard, una carta de Casimir anuncia que ha estat escollit alcalde de Matanzas.²³⁹ Seria pel Partit Conservador i un càrrec que en el futur havia de portar-li molts maldecaps. Emilio Puig, des de Nova York, comunica a Gumà que, davant la impossibilitat de fer negocis amb Cuba a causa del mal estat del país, ha decidit negociar amb cereals cap a Barcelona i obrir-hi una sucursal; confia que Gumà l'ajudarà.²⁴⁰

A principis del 1879, la companyia posa a





A la doble pàgina anterior, obres a la línia de la via única. En aquesta pàgina, entrada a un túnel de la línia Valls-Vilanova-Barcelona.

cobrament el segon dividend passiu, un altre 10%. A Balaguer, que tenia un petit plec d'accions, li carreguen i abonen el seu import²⁴¹ condonant-li el pagament. No quedar clar si a càrrec de Gumà o de la companyia. Puig ja envia a Gumà propaganda de locomotores, cotxes, vagons i d'altre material ferroviari, i al cap d'uns dies ja es veu amb ell a Barcelona.²⁴² Al cap d'un temps, Gumà garantirà a Puig un crèdit sobre Londres,²⁴³ precisament d'Aymard & Ruffer, que havia visitat feia uns mesos.

També a l'illa, el Partit Constitucional proposa la candidatura de Gumà a diputat. El germà Joaquim opina que no correspon però el partit hi insisteix.²⁴⁴ Per la seva banda, Gumà rep la proposta de presentar-se per Valls i notifica la seva negativa a Balaguer,²⁴⁵ «només estic pel ferrocarril», i regala cinc accions més al diputat. Al cap d'unes setmanes, Balaguer surt reelegit per Vila-

nova... i uns dies més tard Gumà és escollit per Matanzas, on els conservadors s'emporten els tres escons per cap dels liberals, tot i que Gumà no estava afiliat a cap partit.²⁴⁶ La idea dels comerciants cubans, bàsicament els lligats a l'exportació de sucre, era tenir un diputat que defensés els seus interessos comercials al Congrés intentant aconseguir declarar el tràfic entre Cuba i Espanya de cabotatge amb la finalitat de reduir la càrrega impositiva.²⁴⁷ Gumà, malgrat que inicialment es disgusta per no ser nomenat membre de la comissió de senadors i diputats pels assumptes de Cuba, posteriorment seria agregat a una subcomissió respecte del tema,²⁴⁸ tot i que mai va tenir una actuació destacada a les Corts. Més que res el càrrec li va servir per prestigiar-se i relacionar-se millor amb el poder. Repetiria per Matanzas el 1881 i per Igualada, el 1884.

Molt lentament, sembla que l'aïllament orogràfic de Vilanova comença a trencar-se: les barrinades retrunyen als rocams del Garraf i, finalment, el 26 de febrer del 1879 s'inaugura el primer tram de la carretera a Barcelona, fins a Sitges, que havia estat iniciat i parat durant gairebé una dècada.

La persistent crisi cubana sovint impedia aportar els dividends passius a alguns socis illencs. Llavors renunciaven als drets i els oferien als Gumà com a representants de la companyia. I els comprava Gumà, desconec si a nom particular, de l'empresa o d'un grup de socis.²⁴⁹

El 7 de juliol del 1879 mor el seu net acabat de néixer, Sebastià Olivé Gumà, i cinc dies després la seva esposa, Cristina Surís Surís, a 39 anys. La mala astrugància recorre la família, ja que prèviament havia mort Manuela, germana de Gumà, casada amb Manuel Carreras.



A la imatge de dalt, pas de la Mala Dona a la carretera de les Costes el 1920. A baix, pont a la carretera sobre el Llobregat entre el 1925 i el 1935.



Cap a finals d'any, malgrat haver-se acabat la guerra a Cuba, tornen a haver-hi sublevacions amb crits d'independència, de blancs i de negres,²⁵⁰ el preu de l'or es dispara i els bancs suspenen el descompte. Això portà els germans a anunciar-li que giraran lletres contra ell per poder tirar endavant.²⁵¹ La situació a l'illa es complica més i més: «Segueixen els aixecaments, situació política fatal. El Govern sembla que tolera els partits que van per l'abolició de l'esclavitud. Als rebels no els interessa aquest tema, volen la independència. Necessitem fons per totes bandes, els bancs no donen res, no sabem com sortirem de l'“atolladero”». I van enviant girs contra Gumà.²⁵²

En paral·lel, a Madrid es discuteix la llei d'abolició de l'esclavitud, que finalment s'aprovarà el 1880. No ho tenien gaire clar els germans, que veien com les opinions estaven tan dividides aquí com allà. Però els semblava que la majoria, sensatament, estaven a favor de la Llei Moret, amb sis, vuit i deu anys per als afectats per la llei; no creien que aquesta solució pogués portar trastorns entre les *negradas*; els trastorns vindrien si l'abolició era momentània: «És necessari que tant a l'amo com a l'esclau se'ls prepari amb temps, en cas contrari el país sofrirà tant que no podrà sobreviure a una transformació tan radical. Aquí, per més que diguin els partits avançats, ens hem de cuidar més dels blancs que dels negres, ja que aquests no es mouen si no hi ha algú que els sollevi amb finalitats ben diferents de les que proclamen».²⁵³

El final oficial de la guerra no va portar ni de bon tros la pau. La situació d'inestabilitat durà un parell de dècades i els bons negocis a la perla del Carib s'anaren esllanguint fins a la pèrdua total de la colònia en el conegut «desastre» del 1898. Evidentment, la davallada cubana anava afectant l'economia particular de Gumà.

Quan va tornar a casa, el patrimoni personal de Gumà el formava, gairebé en un 50%, el capital a Gumà Hnos., i aquest negoci havia deixat de rendir feia dies, ocasionant repetides pèrdues i demanant els germans una ampliació de capital que ells estaven incapacitats per aportar. Confiaven en Gumà i giraven despeses contra ell, que, com podia, les anava entomant. D'altra banda, quan es constitueix la societat VVB, Gumà renuncia a ser retribuït fins que no s'acabin les obres, un gest que l'honora però que difícilment podia suportar. Amb nombrosa família per mantenir, s'havia d'assegurar el *modus vivendi* d'alguna manera i les operacions immobiliàries a termini que va efectuar, bàsicament a Barcelona, no hi ha constància que li aportessin uns guanys gaire espectaculars.

Després del molt moderat creixement de l'economia el 1877, Gumà endevina que vindran temps millors i assaja un altra mena de negoci, la compravenda de valors a la Borsa de Barcelona. La primera notícia de la seva tirada per aquesta activitat tan aleatòria ja l'hem vist el 1876 en la carta de Casimir dient-li que «has d'anar amb compte». No devia escarmentar i hi ha constància que, a finals del 1879, ja negociava accions d'un grup de sis inversionistes lligats a la companyia del ferrocarril: Rafaela de Torrents (marquesa de Marianao *in pectore*, principal accionista de VVB), Pau Soler i Morell (president), Joan de Torrents Higuero (vicepresident), Bru Cuadros (membre del Consell), Francesc Olivé Alsina (pare de Francesc Olivé Maristany, membre del Consell) i ell mateix. De les notes conservades²⁵⁴ es dedueix que les operacions els van anar molt bé, almenys als inicis, que van coincidir amb l'embranchida de la febre d'or, comprant i venent valors de la mateixa companyia, mentre aquesta s'anava capitalitzant amb els dividends passius. És una possibilitat que als

subscriptors que abandonaven, aquest grup els comprés els drets. A finals del 1880 es reparteixen entre ells un total de 66.808 duros de benefici. El 1881 van ampliar l'operativa als títols de la Companyia dels Directes i del Banc de Vilanova, acabats de constituir, i van continuar generant beneficis, participant-hi també Salvador Samà Torrents,²⁵⁵ fill de Rafaela de Torrents.

Tornant al tema ferroviari, no tenim noves notícies del reusenc Antoni Sedó i del seu projecte a Madrid des del 1877, ni constància de contacte directe de Gumà amb ell. Sembla que tot s'acabà llavors i el 1879 ja era a Esparreguera dedicat a la indústria tèxtil. Balaguer sí que havia fet alguna aproximació a Sedó i amb Gumà van captar-li la idea: el camí més curt entre Madrid i Barcelona passava per Reus i Vilanova. En un món de governs febles, favors, influències, comissions i volguda estructura radial, la manera que qualsevol projecte avancés, llavors i ara, era que beneficiés Madrid, cosa que facilitaria una ràpida concessió.

Segons Pascual, «Sedó i els reusencs no s'atreviren a travessar la serra de la Teixeta, el possible túnel de l'Argentera feia molt de respecte [...]». Probablement, el mateix passà a la direcció de TBF, que l'agost del 1879 elaborà un projecte per connectar-se amb Madrid sense passar per Saragossa.²⁵⁶ La traça anava per Alcázar de San Juan, Conca, Terol, Gargallo, Alcanís, Falset i Reus per connectar amb la seva línia a Tarragona. Eren 594 quilòmetres amb un pressupost de 186,7 milions de pessetes, que, amb els costos financers durant deu anys, se situava en 252 milions de pessetes, però la gran empresa no tirà endavant.

Ignoro si Gumà i els seus estaven al corrent d'aquest darrer projecte, però la seva idea cristal·litzà el 19 de febrer del 1880 i es va efectuar la presentació al Congrés d'una proposició de llei per

a la construcció d'un ferrocarril que partís de Madrid i, passant per Molina, Calamocha, Montalbán i Casp, acabés empalmant amb la línia de VVB. Era l'embrió dels futurs Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona. La proposta fou presentada pels diputats Lorenzo Guillelmi Gálvez (diputat per Guadalajara), José María Luis Santonja (Alacant), Víctor Balaguer (Vilanova), Frederic Nicolau (Barcelona), Antonio Mendo de Figueroa (Saragossa), Josep Castellet i Sampsó (Tarragona, germà de Ramon, membre del Consell de VVB) i Josep Ferrer i Forés (Tarragona), en nom de VVB, representada per Ramon Gou Andreu, gendre de Gumà. La setmana següent, Balaguer defensà la proposta al ple del Congrés davant l'oposició del ministre de Foment, Fermín de Lasala; malgrat això, s'aprovà i passà a comissió. El projecte s'havia de redactar en un termini de divuit mesos, tenien un any per iniciar les obres, les havien d'acabar al cap de cinc anys i dipositar una fiança d'1.500.000 pessetes.

En el discurs al Congrés del 26 de febrer, Balaguer la defensà amb els arguments que figuren en la proposta: «La proposició se sosté per si mateixa, tal és el benefici immens que ha de reportar al país. Serà una concessió a VVB, que està acomplint els seus compromisos, ja que, un cop rebé la concessió, inicià immediatament els treballs i ja els està enllestint; es pot afirmar que la línia està feta [es refereix a la línia Valls-Barcelona i era el febrer del 1880!]. El ferrocarril sortirà de Madrid, passarà per Molina, Calamocha i Casp, i entroncarà amb el de Valls. Portarà la vida i l'abundor a punts allunyats del comerç general, una zona de 50.000 km² de vida trista i miserable, mancats de mitjans de transport; el seu excés de producció es perd per manca de transport assequible; aquests boscos sense explotar; els cereals i els vins sense

sortida; els immensos jaciments de carbó mineral de Gargallo i Utrillas [...] No ens mou cap interès privat, només el del país. Es podrà anar de Madrid a Barcelona en dotze hores, mentre que ara se n'empren 24, reduint-se més de cent quilòmetres la distància. Ho proposo perquè crec que així serveix els interessos de Catalunya i d'Espanya».

Respongué el ministre Lasala: «Aquesta concessió no té subvenció ni indirectament i, si s'establís una fiança, hi hauria menys inconvenient que m'hi oposés. Normalment em reservo en matèria de transferències de concessions d'un particular a un altre, però la companyia de què es tracta està fent obres sense subvenció i sense emetre obligacions, procurant realitzar els seus compromisos amb l'emissió d'accions. Em reservo demanar que es disposi una fiança donat que la concessió seria a perpetuitat».

La proposició de llei tirà endavant, recollí la petició de penyora que feia el ministre, també les afirmacions de Balaguer, i fou referendada per Alfons XII el 2 d'abril del 1880. Posteriorment, el diputat per Guadalajara José González Blanco, província que travessava la nova línia, presentà una objecció per no haver-se efectuat el preceptiu dipòsit, que finalment s'avalà mitjançant les obres ja fetes a la línia de Valls a Vilanova i Barcelona.

Aquest projecte entrava en conflicte amb les companyies del Norte de España i MZA, ambdues amb majoria de capital francès. L'oposició d'aquestes a la intrepidesa de Gumà s'uniria a la ja existent de TBF per la línia de Vilanova i Valls.

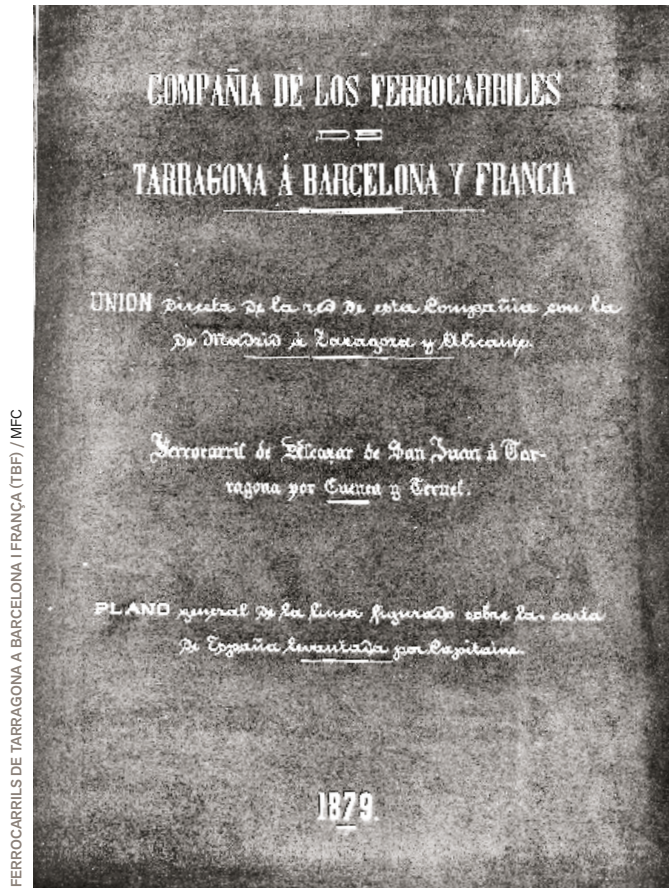
AMPLIACIÓ DE CAPITAL, CREACIÓ DEL BANC DE VILANOVA I EUFÒRIA GENERAL

Mentrestant, VVB anava caminant, lligant expropiacions, aplanant el camí i ajaçant els rails. També discutint amb l'Ajuntament de Sant Boi

sobre si hi hauria estació al seu poble, que acabaria essent que no.

El 31 de març del 1880 es dugué a terme la primera junta general de la societat.²⁵⁷ Hi estigueren representades 11.488 accions amb un repartiment diferent del del dia de la constitució. Gumà n'havia augmentat substancialment el nombre, de 1.000 a 1.757, i aportava la delegació d'alguns socis residents a Cuba (bàsicament la família), amb la qual cosa disposava d'una representació del 25,3% del capital present. Però no era el principal accionista, ja que Rafaela de Torrents Higuero en posseïa 2.500 i a la Junta havia delegat en el seu germà Antoni de Torrents, amb una petita participació, i que totalitzava en conjunt el 22%. El president de l'entitat, Pau Soler, n'aportava 1.010, un 8,8%; quedava clar, doncs, que entre Gumà, Torrents i Soler disposaven de més de la meitat dels drets de vot. Es presentà la Memòria de l'exercici anterior i es prengueren importants acords, que ja implicaven modificacions dels Estatuts:

- A la Memòria es donà compte de les cessions de terrenys, gratuïtes o a canvi d'accions. Els terrenys de Vilanova eren de dinou hectàrees.²⁵⁸ S'havien efectuat petites modificacions en el traçat, en la ubicació de l'estació de Valls i obviant passar per Sant Boi, anant directament del Prat a Barcelona, amb la qual cosa s'escurçava la línia un quilòmetre. La llargada del camí seria de 95,8 quilòmetres i la distància de Barcelona a Lleida passava a ser de 163 quilòmetres en lloc dels 183 de la línia de Manresa, un bon estalvi. El trajecte Barcelona-Tarragona resultaria disset quilòmetres més curt que passant per Vilafranca. S'havien adjudicat obres a Joan Lluïda (Valls-Nulles), a Josep Rovira (Sitges) i a Miralles (les Costes). En les obres hi treballaven



FERROCARRILS DE TARRAGONA A BARCELONA I FRANÇA (TBF) / MFC

una mitjana de 2.000 obrers.²⁵⁹

- Ampliació de capital en 20.000 accions de 500 pessetes, amb la qual cosa el capital es duplicava, de deu a vint milions de pessetes, una quantitat superior als 18,5 milions en què estaven pressupostades les obres. Es facultava la Junta de Govern (en endavant, Consell) perquè en disposés a la seva manera al seu albir. Prèviament, Gumà explicà que en les obres fins llavors realitzades s'havien produït economies per poc més d'un milió de pessetes i que, juntament amb l'escreix de l'ampliació de capital sobre el pressupost, es produiria un sobrant que es dedicaria a nous negocis socials de summa importància, sense anomenar-los. També el fet de disposar de major capital propi ajudaria a allunyar la possibilitat d'emetre obligacions.
- A instància de Teodor Creus²⁶⁰ i d'altres reconeguts signants, s'acordà retribuir el capital

Projecte de TBF de Madrid a Tarragona per Conca i Terol, 1879.

desemborsat en un 6% i a càrrec dels estalvis que s'havien produït. Calculava que el cost d'aquesta retribució, fins al gener del 1881, seria de 465.000 pessetes. Les proclames inicials de Gumà en sentit contrari queien en la primera junta general.

- Gumà presentà la proposta de línia cap a Madrid: «Somni daurat de molts, motiu de diferents projectes de llei i d'estudis diversos, havia estat el pensament d'unir en línia recta les capitals de la Nació i del Principat. Va ser objecte de profund estudi per la meua part i mai vaig creure que VVB hagués de ser el nostre únic objecte social. Després de diversos mesos de treball he demanat la concessió a les Corts. Ho vaig fer amb sigil, ja que, en cas contrari, no l'hauria obtingut. Però la llei no està publicada, si l'accepteu, es publicarà al vostre nom, l'accepteu?». I la Junta ho aprovà per unanimitat i amb mostres d'eufòria, malgrat el sigil amb què s'havia portat.

Pocs dies després, la *Gaceta* publicava el balanç de VVB tancat el 31 de desembre anterior.²⁶¹ El més destacat era que, en concepte de dividends passius, la companyia havia ingressat 3,55 milions de pessetes i que l'import de les obres construïdes era de 3,19 milions de pessetes.²⁶² De fet, s'havia demanat el 40% d'aportació sobre un capital de 9,5 milions de pessetes, per la qual cosa el percentatge de cobrament era del 93,5%, un paràmetre ben acceptable.

Aprofitant la favorable conjuntura, arribava el moment de normalitzar el finançament de la companyia mitjançant l'ampliació de capital, i en sessió del Consell del juliol²⁶³ es convé emetre 10.000 títols dels acordats a la junta anterior. Seria al tipus del 95% en el decurs dels pròxims quatre mesos, i els adjudicataris meritarien un

6% sobre la part desemborsada, consolidant-se així la retribució als accionistes abans d'iniciar-se l'explotació del negoci. El president Pau Soler demanà l'honor de poder subscriure els cent primers nous títols i suggerí als altres membres del Consell que el secundessin.

La major part de les sèries estadístiques de l'època difícilment poden reflectir els canvis en petits períodes de temps, però una de les més explícites és l'evolució de la Borsa de Barcelona, que, si una cosa reflectia, eren les expectatives de les noves indústries en general i de les companyies ferroviàries en particular. Com hem vist, l'índex cresqué l'any 1879 un 20,8%, el 1880, un 34,3% més, i el 1881, encara un 13%, un augment acumulat del 83,3% en tres anys, un fet insòlit, desconegut fins llavors en aquest mercat, en el qual ja es pensava més a jugar i apostar que no pas a invertir. Els principals directius de VVB n'eren seguidors i clients, i devien observar els moviments alcistes i avaluar que era el moment propici per posar el paper en circulació i començar a resoldre l'important problema financer que s'arrossegava des que Gumà hagué de renunciar a algunes promeses i marxar a Cuba a buscar diners. Probablement seria en aquells mesos del 1880 quan gerent i Consell començaren a veure factible el somni ferroviari, a constatar que era financerament possible i que s'aconseguiria el capital que fins llavors els mancava.

Són els mesos en què Gumà, des de Madrid, escriu al seu fill, que ha acabat el curs: «les notes que s'obtenen al Col·legi són el baròmetre de la carrera de l'home», i li suggereix que l'escrigui en francès;²⁶⁴ que el diari parla dels plànols del pont de la rambla Transversal, fets per Xaudaró; que la Comissió Municipal promou ja un monument al ferrocarril;²⁶⁵ que a Casimir el nomenen president

de l'Exposició Regional que es farà a Matanzas i demana a Gumà que utilitzi els contactes perquè les empreses enviïn exhibicions;²⁶⁶ que l'alcalde de Reus demana enllaçar amb la línia de Madrid;²⁶⁷ que hi ha problemes amb el traçat de VVB pel Baix Llobregat;²⁶⁸ que el *Diari de Barcelona* lloa la nova línia, que permetrà anar a Madrid en només dotze hores a causa de les extenses planures que ha de travessar i dels pendants inferiors al 0,5%, i que s'assoliran velocitats de 60 o 65 km/h, és a dir, el doble de les altres línies;²⁶⁹ lloances que també fan altres mitjans i, lògicament, la premsa local, que hi dedica extensa cobertura; que els pobles afavorits per la nova línia es desviuen en lloances a Gumà (Brihuega, Molina –«loor mil veces a Gumà»–, Casp, Reus –«llàstima que no tinguem a Espanya mitja dotzena de Gumàs»–;²⁷⁰ que des d'Ascó demanen que el pont damunt l'Ebre es faci al seu municipi;²⁷¹ que Gumà es reuneix amb Rius i Taulet pel tema dels traçats ferroviaris a Barcelona;²⁷² que, abolint-se l'esclavitud al territori espanyol, els germans a Cuba «s'hauran de replantejar el fet de continuar comprant tasses, ja que, als preus que van, ja no es poden col·locar, perquè els negres que s'emancipen a Cuba deixen de consumir-lo perquè tenen un salari i opten per altres aliments de millor qualitat»;²⁷³ que Gumà demana a Balaguer que proposi noms per a les locomotores que s'estan construint; i que el seu fill Sebastià, de setze anys, viatja a Londres, on veu Mr. Ruffer, i continua viatge fins a Nova York, on s'estarà un parell de mesos a casa d'Emilio Puig, que actuarà en el subministrament de les locomotores i cotxes.²⁷⁴

I per una carta enviada a Sebastià ens assabentem que l'emissió de les 10.000 accions ha estat un èxit: s'han cursat sol·licituds per 10.612 títols en només dotze dies i s'ha hagut de fer un

petit prorratge.²⁷⁵ Les propostes pels noms de les locomotores foren diverses. Balaguer proposà les ciutats de la línia (*Villanueva, Valls, Barcelona*), literats (*Cervantes, Balmes*) o més genèrics (*Cortes*).²⁷⁶ Per la seva, banda Sebastià porta l'aigua al seu molí demanant que una s'anomeni *Tian*, tal com ell signava.²⁷⁷

La construcció de la línia avançava però tenia problemes en el pont del Llobregat i ja es veia que la previsió d'inaugurar-la el maig del 1881 no podria ser i s'hauria d'endarrerir. Malgrat el contratemps, la perforació de la Falconera es viu amb passió en l'entorn familiar i s'anuncia a Nova York per via telegràfica. Gumà fou el primer a passar a l'altra banda la nit del 31 d'agost del 1880²⁷⁸ i l'11 de setembre es feu la inauguració oficial amb música, cant coral de L'Unió Vilanovesa, banquet i discursos de les autoritats. Gumà afirmà «que ja no hi ha Costes», que és partidari d'una gran companyia catalana de ferrocarrils perquè Catalunya visqui una vida independent i que la persona indicada per dur-ho a terme és Claudi Planàs (director de la companyia Tarragona-Barcelona-França, en endavant TBF), i que, si ell no ho fa, ja ho faran d'altres.²⁷⁹ TBF era la línia que passava per Vilafraça i VVB estava destinada a ser la gran competidora entre Barcelona i Tarragona, i, suposadament, la primera posà tots els entrebancs que va poder al desplegament de la línia de Vilanova. Aquesta floreta de Gumà –després de consumir la prova de força de completar la calada del Garraf que Planàs havia pronosticat com a empresa impossible– potser caldria interpretar-la com una mostra de respecte davant la demostrada potència de la companyia de Barcelona i de voluntat de pacte, cosa que, de moment, no es produiria.

Passat l'estiu, Puig rep instruccions de Gumà i tira endavant la compra de 25 cotxes Harlan &

Hollingsworth & Co., i també nou locomotores que seran construïdes per Mr. Rogers.²⁸⁰ Era un material mòbil americà, molt robust, més còmode que l'usual i innovador a Europa. Segons experts en el tema, el potent material que encarregava Gumà no semblava necessari per a una curta línia entre Valls i Barcelona, semblava més fruit de l'eufòria del moment i més adequat a grans trajectes... El somni d'anar a Madrid hi era subjacent. Ho intuïa el senyor Lasarte d'*El Diluvio*: «VVB era una revolució en la manera de ser de les companyies ferroviàries: economia, promptitud i comoditat, principis plantejats per Gumà».²⁸¹

Puig –a qui ara enganxa una suspensió de pagaments a Cuba– hi torna, notant que aviat s'haurà d'embarcar el material cap a Barcelona, i demana instruccions de com ho volen, i preveu que s'hauran de col·locar les lletres a l'ordre dels anglesos Aymard & Ruffer.²⁸²

A principis del 1881, Balaguer dona un cop de mà en la ubicació de l'estació de Barcelona recomanant a Gumà que parli amb Feliciano Terreros de Tejada per la seva proximitat a la casa Mendoza Cortina, posseïdora d'uns terrenys prop del port de Barcelona.²⁸³

Els germans a Cuba notifiquen del tancament de l'exercici amb noves pèrdues, ara de 275.195 pesos, i es diuen assabentats que les accions de VVB cotitzen amb uns guanys del 23,3%.²⁸⁴

També el gener, Gumà, igual que havia fet quatre anys abans amb el ferrocarril, redacta i presenta una Memòria Preliminar per a la creació del Banc de Vilanova. Ho comenta a Balaguer dient que «ha estat una decisió ràpida constituint un gran èxit, que els incrèduls han de confiar que no faltaran diners per al tren Directe».²⁸⁵ Més que ràpida, l'acció va ser meteòrica: la Memòria porta data del dia 20, l'acte públic es realitzà el 22 i la

subscripció d'accions es clogué el 25 de gener del 1881. En una setmana es muntà un banc!

La Memòria²⁸⁶ lligava clarament «el futur desenvolupament de la ciutat a la construcció del camí de ferro, mitjançat el qual naixia una època de prosperitat, vida i progrés, però l'obra no era completa sense una institució de crèdit en què l'agricultura, la indústria i el comerç trobin mitjans per donar a la seva activitat un major increment. Tant els uns com els altres necessiten demanar préstecs negociar pagarés, comprar i vendre lletres, aconseguir metàl·lic per paper i dipositar metàl·lic per valors [...] és necessària, doncs, la fundació en aquesta vila d'un establiment de crèdit que compri, vengui, presti, admeti dipòsits, obri comptes corrents, administri, recapti, arrendi serveis públics, contracti negocis, especuli amb valors industrials, s'encarregui de fomentar grans interessos i d'auxiliar totes les indústries i empreses [...] les transaccions i operacions per mediació del banc faran que aquest tingui prou vida perquè, al mateix temps de ser el mitjà més actiu del desenvolupament mercantil de Vilanova, sigui per als seus accionistes un excel·lent i lucratiu negoci». El banc es creava amb un capital social de cinc milions de pessetes, constituït per cinc mil accions de mil pessetes, i no hi ha dubte, malgrat que s'obviés a la Memòria, amb la clara vocació dels promotors d'auxiliar VVB en les seves gestions i necessitats creditícies. Es domiciliava al carrer de Sant Antoni, 6, i la ciutat passava a ser plaça mercantil.

De les cinc mil accions posades a disposició se'n demanaren 94.316, quasi divuit vegades més, una quantitat extraordinària, una clara mostra de l'eufòria financera regnant al país i a la ciutat. Els cinc majors subscriptors estaven lligats a l'empresa ferroviària: Pau Soler, Joan de Torrents, Francesc Gumà, Cristòfol Juandó i Francesc Oliver i

Alsina. Es convocà junta general i s'escollí el primer Consell d'Administració amb força noms coneguts, amb expressió de les accions que posseïen: president, Joan de Torrents Higuero (150); vicepresident, Pau Soler Morell (150); secretari, Josep Oriol Puig Rovirosa (32); administrador, Josep Gassó Badia (10); vocals, Francesc Gumà i Ferran –president fundador– (387), Manuel Carreras Girona (50), Isidre Marqués Riba (75), Bonaventura Sans Ferrer (50), Bru Cuadros Vidal (130), Francesc Ferrer Ferret (74), Antoni de Torrents Higuero (50), Isidre Puig Rafecas (16) i Pau Alsina Montaner (25); suplents: Antoni Samà Urgellès (25), Francesc Garriga Soler i Enric Puig Rafecas (3). Tenien també un bon paquet d'accions Cristòfol Juandó (750) i Rafaela de Torrents Higuero (185).

Balaguer s'apressà a felicitar Gumà, «Gumà, tot molt bé, requetebé!!»²⁸⁷ Tant el diputat com els seus germans a Cuba participen de l'eufòria general i enalteixen la figura del promotor allà on poden.

El Banc de Vilanova es constituí davant de notari el 10 de març i al cap de pocs dies plantejava una ampliació de capital del 200%, fins a quinze milions de pessetes, que no es va arribar a desemborsar mai. El 1883 s'arribà a un capital màxim de 7,5 milions de pessetes. Començà a cotitzar a la Borsa de Barcelona el mes següent i es va estrenar amb una prima del 12,5%; el juliol ja es repartia un dividend del 5% del capital desemborsat i el novembre prengué part activa en la nova societat que s'havia de constituir per portar el tren fins a Madrid.

Però alguns problemes podien enterbolir aquest clima. Per una banda, l'amic Emilio Puig ha suspès pagaments en l'empresa de Cuba i el seu germà Santiago, amb qui col·labora a la casa de Nova York, espera que aquest contratemps no comporti la malfiança en els constructors de

locomotores i cotxes, i no es produeixin endarreriments: «Emilio no ha pagat els frens a Westinghouse dient que no tenia diners i això pot portar problemes en futures entregues». A més, no s'entén amb el germà i vol que Gumà l'ocupi a Barcelona.²⁸⁸ Per l'altra, des del desembre anterior s'arrossegava una ordre de Capitania Militar ordenant parar les obres del ferrocarril en uns terrenys al peu de Montjuïc, entre Roca Tallada i Can Tunis, que es consideraven zona militar, agafant virulència el conflicte i arribant a la taula d'Arsenio Martínez Campos, ministre de la Guerra, que es queixa amb vehemència a Balaguer de les maneres de fer de Gumà. Balaguer mirarà de frenar-ho i no serà fàcil, ja que, darrere del capità general de Barcelona hi ha TBF, la gran rival, que ha pujat un graó més en els seus atacs i ha passat dels escrits i campanyes a la premsa a fer-se seva l'autoritat militar. Però la influència de Balaguer a Madrid és poderosa i aconseguirà, gairebé contra rel·lotge, restablir la situació, això sí, ocupant-s'hi a fons.^{289 290 291}

Finalment, Gumà es mostra molt combatiu en el llarg procés de decisió sobre el traçat que ha de tenir el ferrocarril a Barcelona des de l'estació de TBF, ubicada llavors a rambla de Catalunya-ronda de la Universitat, fins a connectar amb les estacions de Mataró i Granollers, properes a l'actual Estació de França. Ildefons Cerdà ja havia previst fer-ho pel carrer d'Aragó i per això aquest és més ample, trenta metres, que els altres de l'Eixample (vint metres), tot i que Cerdà havia proposat fins a cinquanta metres d'amplada. Gumà havia presentat un projecte els darrers dies del 1880²⁹² recollint la idea de l'enginyer del Ministeri de Foment, el senyor Jordán, a favor del traçat per la falda de Montjuïc, proposant que la línia de Vilafranca, en arribar a l'Hospitalet, tirés cap a la Bordeta i cap

al port, en paral·lel a la de Vilanova, fins a Can Tunis i arribar a Montjuïc i a l'estació de VVB . A partir d'aquí, un viaducte elevat de 1.800 metres –com a Nova York, deia– fins a l'Estació de França vorejant el front marítim. El projecte pujava a 1.064.410 pessetes. Opinava que així se salvaven els interessos de l'Eixample, no hi hauria accidents i no es perdria velocitat, que en els passos a nivell hauria de ser de 4 km/h. En cas d'haver-se d'enllaçar pel carrer d'Aragó, Gumà tenia clar que s'havia de fer mitjançant túnel o rasa; en cas contrari s'haurien de travessar 42 carrers i diverses línies de tramvies (Sarrià, Eixample, Gràcia, Sant Andreu...). Si no es fa, «d'aquí a deu anys s'hauran d'arrencar les vies».²⁹³ No tingué sort. La Comissió Municipal no acceptà la proposta del vilanoví i s'acordà provisionalment el pas a nivell per Aragó i que més endavant ja es buscaria una solució definitiva. Malgrat aquesta primera decisió que bandejava l'estació del ferrocarril que venia del Garraf, les accions de VVB mostraven una còtització del 34% sobre la par i el mes de juny del 1881 ja es pagava el tercer cupó als accionistes. Posteriorment, el Govern central va tallar pel mig i va dictaminar, el desembre del 1881, que el tren anés en rasa, amb túnel al passeig de Gràcia i ponts a cada carrer. Entrà en servei el 1882 i costà 6,1 milions de pessetes.²⁹⁴ El llarg túnel actual no es faria fins al segle següent.

Malgrat estar enmig de la voràgine d'una manera gairebé permanent, tant a Balaguer com a Gumà encara els quedava temps per a les activitats lúdiques o les maniobres polítiques. Valgui com a mostra la carta del primer al segon avisant de l'enviament del seu bust i el de Gumà des de Carrara per mar: «l que vegi el governador, que toca el canvi d'alcaldes. El de Sant Boi no és gaire conforme, s'hauria de posar el que digui Estruch».²⁹⁵

Els busts eren obra de Carlo Nicoli, prestigiós escultor de Carrara, que en va cobrar mil pessetes per cadascun²⁹⁶ i avui dia es mostren d'una manera preeminent a la Biblioteca Museu Balaguer. El juliol, *Don Víctor* ja es mostra conforme amb les línies mestres traçades per l'arquitecte Jeroni Granell respecte a la biblioteca en projecte.²⁹⁷ Es dissolen les Corts i Gumà decideix tornar-se a presentar per Matanzas, mentre que les sis noves locomotores que han de recórrer la línia viatgen de Nova York a Barcelona, via Marsella, amb alguna avaria pel mig. El dia 12 d'agost, Gumà i Balaguer assisteixen a Can Tunis a veure córrer per primera vegada la locomotora *Dos de Mayo*,²⁹⁸ la que servia per posar el balast a la via; Puig també hi seria.

L'estiu del 1881, Gumà ha enviat Sebastià a Londres perquè practiqui l'anglès i «perquè el veig més nen que altres joves de la seva edat, vull que viatgi i aprengui a relacionar-se i presentar-se; més enllà de jugar, ha de ser cavaller amb les senyores. Ja ha de ser Gumà i oblidar el nen Tian, s'ha de comportar com l'hereu de les glòries del seu cognom. Es va alegrar quan li vas dir que t'havies comprat un barret de copa i anaves al teatre».²⁹⁹ Allà es relaciona amb els amics del seu pare, segueix classes d'anglès –aviat es veu capaç d'escriure a casa en aquesta llengua– i es compra un velocípede que fabricaran a Birmingham amb el qual somniava passejar per Vilanova. Gumà i els cunyats li escriuen explicant els progressos en la construcció de la línia, l'acabament del pont del Llobregat, els primers viatges de la màquina, etc. En la correspondència d'aquests dies s'evidencia que, per alguna raó no explicitada, el pare reté el jove a la capital britànica, malgrat els seus desitjos de tornar per seguir en primera persona els darrers passos de les obres.

Per a Gumà i els homes dels consells de VVB

i del banc, el març del 1881 fou un mes ben intens i, després de constituir el banc el dia 10, van convocar per al 31 la junta general de la companyia del ferrocarril.

Al domicili social del carrer d'Aragó, 339, es reuniren un bon grapat de socis, que representaven un total de 16.410 accions. Gumà havia incrementat el seu paquet fins a 3.401 títols i en total en representava 4.976, cosa que equivalia al 30,3% del capital present a l'assemblea; Pau Soler en representava 2.000 i Antoni de Torrents, per delegació de la germana Rafaela, 2.490. Entre els tres grans capitans de la companyia, controlaven el 57,7% del capital present.

En el seu discurs, Gumà explicà que la marxa dels negocis era extremadament satisfactòria; que ja s'havia pagat el primer dividend als accionistes; que no es podria inaugurar el 2 de maig com havia desitjat, ja que les pluges de l'hivern havien aturat les obres durant tres mesos al pla del Llobregat; de moment no es fixava dia d'inauguració, però no descansarien; que el capità general els havia posat un interdicte per la intervenció contigua a Montjuïc, que ja s'havia solucionat, però les obres havien estat aturades durant 97 dies. A pesar de la darre-ra reial ordre, no havia cessat l'oposició del port i del Ministeri de la Guerra a les obres de l'estació de terme, i calia pensar en l'adquisició de terrenys alternatius per al seu emplaçament interí, malgrat l'autorització a la compra dels terrenys a Mendoza Cortina al moll de Sant Bertran per disset milions de rals (= 4.250.000 pessetes). També creu que el dany causat per l'emissió de títols al 95% es compensarà amb el lucre que produirà la pròxima emissió del segon paquet de 10.000 accions, ja que ha rebut proposicions que cobreixen aquest saldo; demana autorització als accionistes per tancar el negoci quan hi hagi oferta suficient

i aquests contesten unànimement i afirmativa. Si això passa, serà el primer ferrocarril important que es construeixi sense obligacions i sense descompte en l'emissió d'accions. Acaba Gumà recordant que en l'anterior sessió els havia ofert la concessió de la línia de Madrid i que els espera convocar abans d'acabar l'any per anunciar-los un acte d'una gran i verdadera transcendència per als interessos socials.

A la Memòria de l'exercici anterior³⁰⁰ s'assenyala que, a finals del 1880, els valors de la companyia cotitzaven a 68 duros per seixanta desemborsats, un augment del 13,3% sobre la par, cosa que feia evident que tothom estava convençut de l'empresa; en els terrenys s'havia arribat a acords amb els propietaris del Baix Llobregat però no amb els del Vendrell, Roda i Sant Vicenç; s'havia adjudicat la via del Baix Llobregat a Miralles; La Maquinista Terrestre y Marítima faria els ponts del Llobregat, Foix, riera de la Bisbal i l'Estany Llarg; dona compte de l'estat avançat de les obres, que els túnels del Garraf ja estan perforats, ja que l'1 de setembre del 1880 s'enllesteix la Falconera; feliciten el gerent, enginyer director, constructor i tothom que hi treballa; s'han rebut els rails segons el que s'havia convingut i van arribant les travesses d'Itàlia, Filipines i Espanya; s'inclinen per material mòbil americà; frens Westinghouse per als trens de viatgers (aquests frens s'incorporaven a tots els cotxes, ja que proporcionaven una millor intensitat a la frenada, a diferència de les altres companyies que recorrien el país, que només portaven frens a la màquina); mitjana diària de 2.000 treballadors; total dels túnels construïts, 3.981,85 metres.

Per la banda negativa s'assenyalaven els nombrosos problemes amb l'estació de Barcelona, ja que s'havia rebut ordre de l'autoritat militar de suspendre els treballs a Can Tunis perquè els

terrenys tenien interès militar per la seva proximitat al castell de Montjuïc.

Amb referència a la línia de Madrid, es deia que, d'acord amb l'autorització donada a l'anterior junta general, s'acceptava la concessió per construir-la i enllaçar-la amb la que estaven fent; la redacció del projecte caducava el 3 d'octubre del 1881 i assegurava que complirien.

De la mateixa manera que la concessió de la línia a Madrid havia causat l'eufòria a Vilanova i en bastants mitjans de Barcelona, també havia arreglerat els contraris a Gumà i la companyia. A TBF, competidora directa, s'afegien ara MZA (Madrid-Saragossa) i els del Norte (Barcelona-Saragossa). La idea de Gumà d'un enllaç més ràpid de Barcelona a Madrid i a Saragossa no constituïa per a ells una bona notícia i aviat van mobilitzar el seu considerable poder contra la companyia vilanovina. Ja un parell de dies abans de la junta referida, Balaguer advertia Gumà «tenim grans enemics, molt poderosos, com el Norte. Sort que *La Mañana* ens defensa. Romero³⁰¹ ens ha ajudat a sumar altres diaris: *Iberia*, *Diario Español* i *Época*, neutralitzant *El Liberal* i *El Imparcial*; *El Correo*, clarament en contra».³⁰² I aquest ho tenia igualment clar, «la línia del Norte és el meu enemic arran de la vinculació amb TBF»³⁰³ –la vinculació els venia de les negociacions per travessar Barcelona. Per acabar-ho d'adobar, quan el 1878 la companyia de Barcelona a Saragossa es fusionà amb Caminos de Hierro del Norte de España, entraren a formar part del seu nou consell diversos capitalistes barcelonesos vinculats a la primera: Antonio López, Eusebi Güell Bacigalupi, Manuel Girona, Josep Antoni Muntadas o el vilanoví Josep Ferrer i Vidal,³⁰⁴ amb la qual cosa el nou projecte tensava la política local. De fet, després de subscriure 350 accions en la constitució de VVB a inicis del 1878, Ferrer i Vidal no

acudí a cap junta general d'aquesta ni de la companyia posterior. Tampoc consta com a subscriptor del Banc de Vilanova.

El 17 de setembre, Gumà, mitjançant telegrama, dona ordre als seus germans a Cuba de comprar totes les accions que puguin del ferrocarril, fins a un 100% per damunt de la par.³⁰⁵ Però ningú les venia.

Segons la *Gaceta de los Caminos de Hierro*,³⁰⁶ el segon paquet de 10.000 accions «es va col·locar al 107 per 100, per la qual cosa resultà realitzat a 101 efectiu el total del capital nominal de 100. No en coneixem cap altre exemple». Curiosament, aquesta emissió no va sortir publicada i aquesta de la *Gaceta* és l'única referència que hem trobat a l'època respecte al 107% aconseguit. Examinades les diferències en els títols representats a les juntes generals del març i de l'octubre del 1881, trobem que han incrementat significativament la seva participació:³⁰⁷ Banc de Vilanova, +3.713; Joan Torrents, +795; Salvador Samà, +650; Antoni Torrents, +160; Pau Soler Romeu, +350; Cristòfor Juandó, +350; Ramon Miralles, +162. En total, 6.180 títols subscrits per persones clarament vinculades a la companyia, un 62% del nou capital emès, i amb un clar protagonisme del Banc de Vilanova. És a dir, que l'emissió es va col·locar bàsicament a la mateixa casa i d'alguna manera es devia decidir que la prima fos del 7%, cosa que denota la clara confiança dels subscriptors en el futur de l'empresa. Més endavant en veurem alguna altra mostra.

PROMOCIÓ D'UNA NOVA COMPANYIA I PROPOSTA DE COMPRA DE L'ANTERIOR

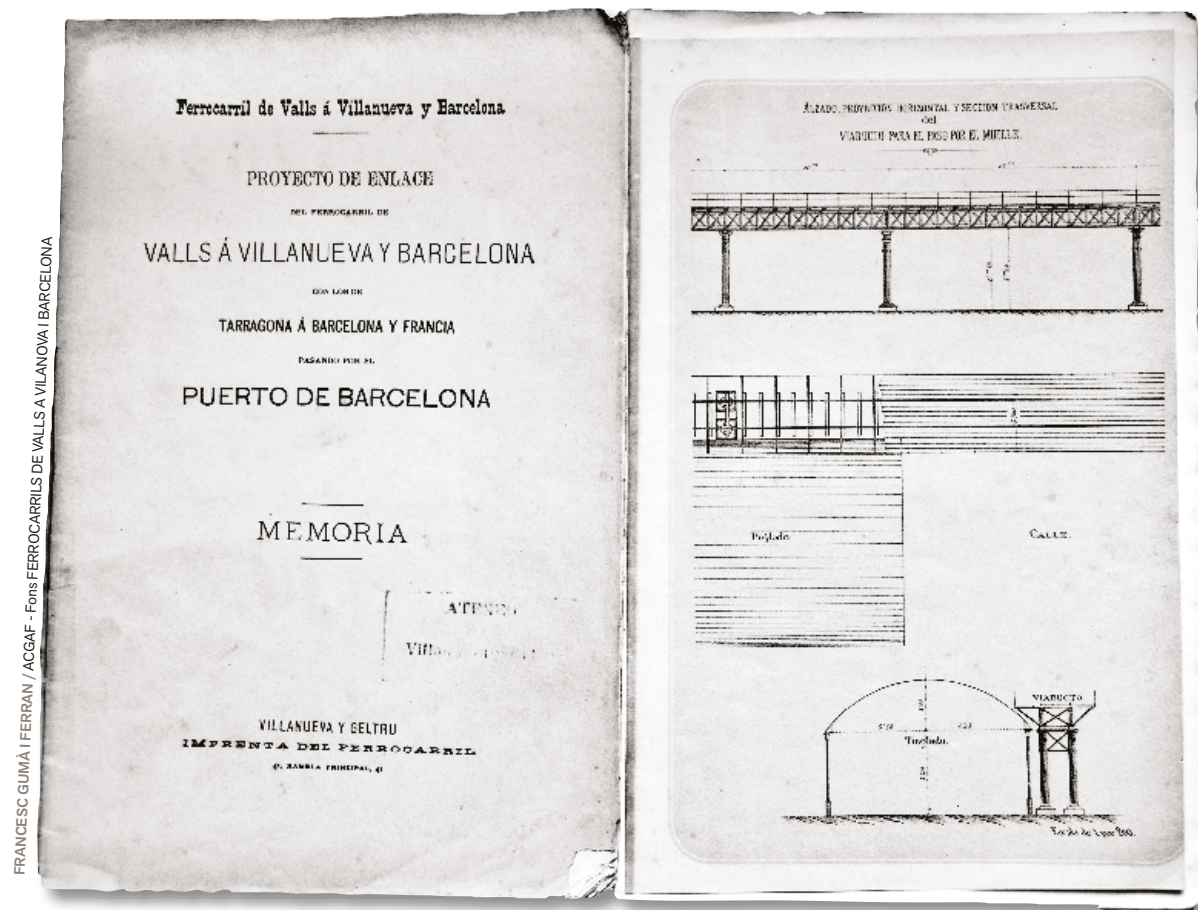
Després del vistiplau de Balaguer i Gumà, s'en-carregà a Jeroni Granell que enllestís el projecte

de la que acabarà essent Biblioteca Museu Víctor Balaguer. Probablement el segon hi posà els primers diners i facilità la ubicació en terrenys propietat de VVB. El seu Consell ho acordà el desembre i la venda de 3.674 m² es formalitzà el gener del 1882 per un preu regalat de només 12.157 pessetes, molt inferior al valor de compra pagat per la companyia.³⁰⁸ Però seguim els passos de la ferroviària.

L'emissió de les darreres 10.000 accions de VVB acabà essent un gran èxit i es recaptaren 5.350.000 pessetes,³⁰⁹ 350.000 sobre la par, cosa insòlita en les accions ferroviàries i fita que Gumà recordarà en un dels seus discursos els dies de la inauguració, ja que no és aquest un fet menor en la història de la línia i de la companyia. La tan glossada, lloada i maleïda febre d'or va possibilitar que, en el termini d'un any (estiu/1880 a estiu/1881), VVB recaptés més de deu milions de pessetes i doblés el seu capital, imprescindible per completar l'empresa. Ni de bon tros és clar quin hauria estat el futur de l'obra si no s'haguessin pogut col·locar amb èxit els dos darrers paquets de 10.000 títols i si no s'hagués viscut el període d'eufòria financera. Narcís Oller ja deia a la novel·la homònima que el mercat es menjava tot el paper que hi abocaven.

«L'11 de setembre, l'enginyer vilanoví Francesc Lluch i Rafecas, conduint la màquina *Dos de Mayo*, feu el primer viatge exploratori des de Can Tunis al Prat de Llobregat, passant per damunt del nou pont de ferro»³¹⁰ i el dia 27 de setembre es produeix el primer viatge d'un tren de Barcelona a Vilanova amb els principals socis de la companyia i alts comandaments (Xaudaró, Lluch i Rafecas i un jove Eduard Maristany, empleat a la Delegació dels Ferrocarrils de l'Estat a Barcelona,

A la pàgina del costat, projecte de viaducte als molls de Barcelona, 1880.



entre d'altres). Sembla que a la tornada els va agafar una tromba d'aigua que els va deixar a tots ben remullats.³¹¹

En acabar l'estiu, continuava el ritme trepidant. El 22 de setembre, Gumà fa un ràpid i secret viatge a París, probablement per acabar de lligar algun soci per a la nova societat que volia constituir. Allà també aprofità per veure el fill, que, alertat, s'hi va desplaçar des de Londres.³¹

El dia 26 es reuní a la seu del carrer d'Aragó el petit grup promotor de la que seria la nova Companyia dels Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona. Signaven l'acta constitutiva i efectuaven la proposta d'adquisició de la de Valls a Vilanova i Barcelona, amb les condicions econòmiques que s'especificaven, els senyors Salvador Samà i Torrents, Antoni de Torrents i Higuero (que, a la pràctica, actuava com a tutor de l'anterior),

Josep Gassó i Badia com a director del Banc de Vilanova, els representants de la companyia francesa Suntrup et Alum (sense precedents coneixuts)³¹³ i Francesc Gumà i Ferran. A la junta general de VVB que se celebraria vint dies més tard, els quatre vilanovins demostrarien representar un total del 45,6% de les accions de la companyia. Era una intrèpida i sigil·losa acció de Gumà pràcticament amb la sola complicitat d'Antoni de Torrents, petit accionista que actuava en nom de la seva potent germana Rafaela, mare del segon marquès de Marianao, encara menor. Josep Gassó era un manat de Gumà que, com a administrador del banc, acostumava a representar-lo en les operacions societàries. Ignoro si gaires persones més estaven al corrent de l'operació.

El dia 28, Gumà i Xaudaró signen el projecte de la línia de Madrid i Saragossa a Barcelona i, al

cap de dos dies, el gerent se'l fica sota el braç i surt prest a Madrid per presentar-lo al Ministeri de Foment el 2 d'octubre.³¹⁴

Anuncis a *La Vanguardia* del dia 30 de setembre i de l'1 d'octubre ja convocaven junta per al cap de quinze dies amb la proposta de liquidació i adquisició de tots els béns de VVB. El dia 3, el mateix diari publicava un petit reportatge referent a la visita efectuada a l'estació de Barcelona, observant els cotxes que s'estaven muntant i cantant-ne les excel·lències, «el ferrocarril de Vilanova serà el ferrocarril model a Espanya».³¹⁵

Mentre era dalt del tren rumb a la capital, es va rebre a la seu de Barcelona un torpede presumiblement llançat per TBF. Deia el gendre de Gumà: «vam rebre un telegrama del ministre de Foment suspenent les obres de VVB a la muntanya de Montjuïc. Agustí Pujol i jo vam assumir el comandament de l'operació, vam telegrafiar a Gumà i aquest va fer gestions suficients perquè ahir [03/10] un nou telegrama permetés la continuació de les obres [...] Amb les Vilanoves i Bancs es guanya una barbaritat de diners. He augmentat el meu capital».³¹⁶ No seria tan fàcil com deia Ramon Gou, ja que Frederic Marcet, el president de TBF, era nou diputat a Madrid i havia mogut influències davant del governador i del Ministeri per tornar a irritar el port de Barcelona contra l'ocupació per part de VVB dels terrenys a tocar dels seus. Gumà escriu a Balaguer queixant-se de Mauricio Garran i del governador.³¹⁷ Balaguer va haver-s'hi de posar de nou i, per sort, la part activa governamental havia canviat del Ministeri de la Guerra al de Foment, on tenia millors contactes. L'acció la va dirigir directament a destituir el cap del port de Barcelona, el senyor Garran. Es va reunir diversos cops al Ministeri de Foment, particularment amb Eusebio Page Albareda (enginyer

director general d'Obres Públiques), amb el senador Juan Magaz i amb el ministre José Luis Albareda. Finalment convingueren cessar Garran,³¹⁸ que feia divuit anys que ocupava el càrrec i mereixia totes les crítiques de *La Vanguardia* mentre era defensat pel *Diari de Barcelona*.³¹⁹ Però no va ser fàcil i pocs dies més tard Balaguer aconsellava a Gumà: «Tan aviat com pugui, vingui a Madrid i vegi Page. Té vostè aquí enemics poderosos, però els vencerem».³²⁰

I fins que no ho va tenir tot una mica encarrilat, Gumà no va donar permís al fill per tornar de Londres, quan, enmig d'un embull i una eufòria borsària extraordinaris, ja tenia lligada la fonamental junta general que se celebraria l'endemà.³²¹

El dia 15 d'octubre del 1881 –enmig del desfici per l'acabament de les obres, l'optimisme desfermat per la pujada dels valors del ferrocarril i del banc, tota mena de rumors que corrien respecte a la línia de Madrid i Saragossa o la mostra de poder de la companyia en la resolució del problema del traçat a Montjuïc– s'havia convocat la junta general de VVB al domicili social de Barcelona.³²²

Amb una inhabitual representativitat a la junta de 28.422 accions, equivalent al 71,1% dels 40.000 títols emesos, Gumà en posseïa 2.733 i representava un capital del 20,9%; el Banc de Vilanova, el 13,1%, i Antoni de Torrents, amb la representativitat del marquesat de Marianao, l'11,6%.

Gumà estava al corrent que els Ferrocarriles Carboníferos de Aragón havien entrat en suspensió de pagaments feia un any. Aquesta companyia tenia construïts 69 quilòmetres de Saragossa a La Puebla de Híjar, fets els plànols per arribar fins a Gargallo i algunes pertinences mineres. Un intermediari, J. M. Anglada, s'ho quedà per 6,6 milions de pessetes i posteriorment ho vendria a Gumà el juliol del 1881 per 10,5 milions de pessetes i una

subvenció a cobrar de l'Estat de 3,55 milions de pessetes. Era el trencall mitjançant el qual la línia de Madrid enllaçaria amb Saragossa, situada bastant al nord del traçat a la capital. Gumà i Xaudaró havien buscat el trajecte més curt entre Barcelona i Vilanova i Madrid, i prescindien de passar directament per Saragossa; preferien passar per la zona minera del Baix Aragó.³²³

Gumà inicià la sessió comunicant que la notícia anunciada a la junta anterior era l'adquisició d'aquests Carboníferos, amb la previsió de construir fins a la zona carbonífera de Gargallo. Era una companyia totalment arruïnada, amb pèrdues, dos consells d'administració, dues gerències, suspensió de pagaments i un galimaties empresarial i econòmic, però que tenia un tram important ja construït per arribar a Saragossa. La proposta era quedar-s'ho, més el dret a cobrar la subvenció estatal,³²⁴ un cost definitiu que hauria de ser de 6.948.000 pessetes. Es va aprovar per unanimitat. Gumà clogué el punt dient: «Confiat com estava que així ho acordaríeu, vaig comprar la línia a reserva de quedar-me-la per a mi si la societat no la volia. Celebro de tot cor el vostre acord, perquè el negoci que jo hauria fet el farà la companyia».³²⁵

Inicialment, l'operació era ben brillant. Amb l'objectiu fixat a Madrid i a escurçar també la distància a Saragossa, de cop i volta resultava que ja es disposava de setanta quilòmetres per arribar a la capital aragonesa, que, juntament amb els gairebé setanta més a punt d'inaugurar de Barcelona fins al trencall de Roda, significava que en poques setmanes es disposaria de 140 quilòmetres dels 325 que havien de separar Barcelona de Saragossa mitjançant el nou traçat. Els socis apreciaren, complaguts, la reeixida maniobra que els plantejava el gerent i sumaren un motiu més per augmentar el respecte i l'admiració per la seva figura.

Molts ja es veien a Madrid en quatre dies. Però, malgrat aquestes bones expectatives, posteriorment resultà que el tram del Val de Zafán era ben precari i requeria importants inversions per ser operatiu. A més, fins que no s'empalmés amb la resta de la línia que venia de Barcelona, la potència demogràfica de la zona impedia una mínima rendibilitat... Però això no es copsaria fins bastant més endavant.

Es passà llavors a la proposta de compravenda de totes les propietats socials de la companyia VVB. Es donà compte del referit document amb data 26/09/1881, signat pels esmentats quatre accionistes més els representants de la francesa Suntrup et Alum.

La proposta concreta era la compra de tota la VVB «pels cinc proposants o per la companyia per aquests designada»:

- 97 quilòmetres de via de Valls a Barcelona amb instal·lacions annexes.
- 70 quilòmetres de Saragossa al Val de Zafán, mines a Gargallo, edificis i subvencions pendents de cobrar.
- Terrenys del moll de Sant Bertran guanyats al mar (47.458 m², amb dret a indemnització per 14.448 m² expropiats), comprats a Gabino Mendoza.
- Concessió i estudis de la línia dels Directes cap a Madrid i dret a subvenció de 60.000 ptes./km acordada per la Llei 2/07/1870 per al tros del Val de Zafán a Reus.
- Concessió i estudis per al Val de Zafán a Gargallo, amb el mateix dret a subvenció.
- Preu. Es convé que el total a adquirir puja a seixanta milions pessetes, sense especificar-ne els detalls. Es canviarien les 40.000 accions de VVB per 40.000 accions dels Directes amb

valor nominal de mil pessetes = quaranta milions de pessetes, emeses a la par, que meritarien un 6% anual durant la construcció. A més, es pagarien vint milions de pessetes en metàl·lic a VVB, la meitat, en la signatura de l'escriptura, i la resta, quan aquesta entregués la línia totalment construïda.

Es llegí el document. A continuació, Gumà va dir que, després de presentar els estudis sobre la línia de Madrid, havien rebut altres ofertes, però que no mereixien consideració i, en tot cas, no eren tan favorables. «Ara ja no dubten que som capaços de realitzar la gran empresa i d'aquí tant d'interès», digué.

Segons l'acta, ningú no va demanar la paraula ni va intervenir, i es va aprovar per unanimitat i aclamació. En conseqüència, VVB es declarà en liquidació, tot i que quedava obligada a acabar les obres. Es nomenava una Comissió Liquidadora i se l'autoritzava a representar les 40.000 accions de VVB en la constitució de la companyia dels Directes. El director gerent continuava amb la construcció i execució fins a acabar la línia. La Comissió Liquidadora es formava amb tres membres de la Junta de VVB i quatre representants dels accionistes. Foren Pau Soler, Joan de Torrents, Bru Cuadros, Daniel Castelltort, Manuel Carreras, Manuel Pujol Llobet i Salvador Valentí Vivó. La proposta d'aquests membres la va fer Cristòfol Parellada.³²⁶ Els cinc fundadors esmentats més amunt es constituïen en sindicat per promoure la nova Companyia dels Directes i iniciar la subscripció de 100.000 accions de mil pessetes.

Finalment, Gumà feu un breu discurs passant revista a l'estat de les obres en construcció, dient que estava prou avançat el tram de Vilanova a Valls i que fins a Barcelona estava pràcticament

acabat. Només quedaven per enllestir els dos darrers quilòmetres fins a l'estació de la capital, «que li havien portat més disgustos que tota la resta de la construcció». Confiava que s'acabaria aviat i es podria inaugurar, sense atrevir-se a fixar el dia concret, tot i que «s'enllumena el treball amb llum elèctrica quan s'acaba la del dia». Finalitzà acomiadant-se com a gerent de la companyia que es posava en liquidació i agraint el suport que li havien prestat. S'acordà un vot de gràcies al Consell i al director, desitjant que aquest continués al capdavant de la nova companyia, amb l'aplaudiment de tots. Ningú més no hi intervingué i s'aixecà la sessió a dos quarts de sis de la tarda. La darrera junta de VVB, que suposava l'expansió cap a l'Aragó i Madrid, i, principalment, la seva liquidació i venda, va durar just una hora.

L'activitat no parava i la setmana següent, amb el cessament del cap del port de Barcelona, Mauricio Garran, ja encarrilat, Gumà visita les obres amb José María Faquinetó, inspector d'obres públiques del Ministeri de Foment, que també havia intervingut en aquest afer.³²⁷ Balaguer contesta aviat i anuncia el que costa Page: «M'ha vingut a veure Page, proposa a [Francisco] La Gasca pel lloc de Garran. Ho he acceptat a l'acte. Aquest vindrà a Barcelona amb l'ordre de conciliar-ho i amb la missió reservada de passar informes sobre les obres de Vilanova i que s'autoritzi provisionalment la continuació dels treballs, interinament vostè es posa en regla. Ha de fer que no en sap res de tot plegat, ja que a Madrid arriben moltes cartes contra vostè dels seus competidors. De moment, els hem guanyat i així continuarà essent. He convingut amb Page presentar-lo per diputat. El tindrem de diputat català i estarà amb nosaltres. El que demana el seu fill no pot ser; perjudicaria Page; ja el col·locarà més

endavant, no ara. Ha de venir a Madrid i parlar amb Page. Demà passat es farà el nomenament de La Gasca.³²⁸

Mentre passa tot això, Gumà viatjà de nou a la capital per jurar el càrrec com a diputat per Matanzas el 3 de novembre. I l'Ajuntament de Casp ja anuncia que nomena Gumà fill adoptiu de la població i li dedica un carrer. Curiosa la pressa quan ni tan sols s'havia fet la constitució formal de la nova societat.

CONSTITUCIÓ DELS FERROCARRILS DIRECTES I LIQUIDACIÓ DE VVB. EL TRAM VILANOVA-BARCELONA

Immediatament després de la liquidació de VVB es posà en marxa l'oferta pública de 20.000 noves accions dels Directes amb un breu termini de subscripció de tres dies que cloïa el 21 d'octubre del 1881. En el punt àlgid de la febre, tingué un èxit espectacular: se'n demanaren 403.745³²⁹ i s'hagué de fer un fort prorrategi. La majoria dels peticionaris es vehicularen mitjançant entitats de crèdit barcelonines (56,7%). Des de Vilanova se'n subscrigueren el 27,7%, des de Reus, el 12,4%, i des de Valls, el 3,2%.

El 19 de novembre del 1881 se celebrava la junta general constitutiva de la Companyia dels Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona a la seu del sindicat, al carrer d'Aragó, de la qual aixecà acta el notari Adrià Margarit.³³⁰

Els socis que hi assistiren representaven 27.477 títols. Gumà (1.374 accions pròpies, la meitat que un mes abans), un 10,6% entre pròpies i delegades; Josep Gassó, Banc de Vilanova, 18,3%; família Samà-Torrents, 19% entre mare, fill i cunyats; i família Soler-Morell, pare, fill i germana, 11,2%, amb la qual cosa el nucli dur de la companyia més la resta de membres del Consell superava amb

escreix el 60% de representativitat. Entre els presents aparegué un nou soci, Luis de Navas, amb l'important paquet de 2.500 títols, vinculat a Jacinto Anglada, els venedors de la línia del Val de Zafán, cosa que indueix a pensar que una part de la compra d'aquesta línia es devia pagar amb accions (i probablement una part provenia de Gumà), tot i que ignorem a quin valor unitari.³³¹

Hi assistiren també els set socis de la Comissió Liquidadora de VVB nomenats el mes anterior, que representaven les 40.000 accions de l'entitat dissolta. Una bona part dels assistents (tret de Gumà) tenia el mateix nombre de títols que un mes abans, ja que encara no s'havia produït el bescanvi entre els de VVB i els dels Directes, i, enmig de l'eufòria, ningú optava per la venda. En iniciar-se la sessió, Gumà digué que estaven representades 67.477 accions (les 40.000 de VVB que representa la Liquidadora més les 27.477 dels assistents) i entenc que es produeix una duplicitat de representació, ja que una bona part dels títols estan sumats dues vegades. Tot i aquest malençert, el joc de majories no hauria variat, perquè el 60% de domini del nucli dur de la companyia es produïa tant a VVB com entre els assistents a la junta. I, al cap i a la fi, els acords es prengueren per unanimitat.

Malgrat que els principals accionistes continuaven essent els impulsors vilanovins, el nou repartiment d'accions que s'aniria palesant amb la lectura dels assistents a les futures juntes evidenciava una inclinació de la massa accionarial, en què els propietaris vilanovins es diluïen entre nous cognoms presumiblement forasters. Resumint, entre el 1878 i el 1879, Gumà va aplegar uns 7,5 milions de pessetes, bàsicament del seu entorn i subscriptors locals, i uns 2,5 milions de pessetes a Cuba, en bona part també d'emigrants vilanovins.

Posteriorment hem vist que el segon paquet de l'ampliació de deu milions emesa l'estiu del 1881 fou subscripta en bona part per membres del Consell, encara que no es disposa d'informació referent a la del juliol del 1880. Finalment, més de la meitat de l'oferta dels nous 20.000 títols dels Directes fou subscripta en entitats de crèdit barcelonines. Tot i el domini vilanoví que es traslluïa en els membres del Consell, era evident que el centre de gravetat de la companyia s'anava traslladant a la capital catalana, de la mateixa manera que el primer objectiu de connectar Vilanova amb Barcelona s'havia convertit a empalmar d'una manera més eficient la capital catalana amb la de l'Estat i havia envaït la premsa barcelonina.

A la junta ocuparen la mesa presidencial els membres del sindicat proposant de la transacció i els de la Liquidadora, i actuà com a secretari Pau Soler Romeu. Els acords unànimes foren l'aprovació dels Estatuts, la constitució de la nova Companyia dels Directes, l'adquisició de tots els actius socials de VVB, ja dissolta, la realització de la fusió i el cessament de la Liquidadora.

A la sessió gairebé només intervingué Gumà: digué que els accionistes de VVB i dels Directes eren pràcticament els mateixos, que del conveni de fusió no havia de resultar perjudici ni benefici per cap banda, que per a la valoració dels actius de VVB considerava més funcional una cubicació de l'obra fins llavors realitzada i que els Directes continuarien els treballs fins a acabar la línia i que tots els actius ja passaven als Directes. Unanimitat.

Es nomena una comissió de cinc accionistes per atorgar tots els documents necessaris per al traspàs, proposats per Gumà: Ramon Riudor Nin, Agustí Inglada, Bonaventura Sans, Josep Tintoré Giberga i Cristòfol Parellada Puig. Gumà és nomenat director gerent per aclamació i es fusionen les

companyies. Cristòfol Parellada proposa els membres del nou Consell d'Administració següents:

Pau Soler i Morell, posteriorment president
Joan de Torrents i Higuero, posteriorment vicepresident

Agustí Pujol i Conill, posteriorment secretari general

Francisco Romero Robledo

Víctor Balaguer i Cirera

Salvador Samà Torrents, segon marquès de Marianao

Cristino Martos Balbi

Pere Nolasc Pujol Gumà

Bru Cuadros Vidal

Joan Bofill Martorell

Francesc Taulina Garriga

Pere Òdena Pujol

Luis Page Blake

Francesc Olivé Maristany

Domènec Sanromà Martí

Antoni de Torrents i Higuero

Luis Navas Quintairos (soci de J. M. Anglada)

Ramon Gou Andreu

Camil Julià Vilasendra

Suplents: **Gabriel Fernández Cadórniga**, **Juan de Magaz Jaime**, **Antonio Beringola Mario** i **Ramon Castellet Samsó**.

En aquest Consell s'observa la presència de polítics de diferents filiacions que exercien a Madrid, possibles facilitadors davant l'Administració central. De fet es constituïria una delegació del Consell a Madrid de la qual serien membres tots ells: Romero Robledo (emparentat amb la família Samà mitjançant casament amb Josefa Zulueta Samà),³³² Cristino Martos i Víctor Balaguer

(progressistes), Luis Page Blake (diputat liberal per Huelva, enginyer; no s'ha de confondre amb Eusebio Page, esmentat anteriorment) i Juan de Magaz (llavors vinculat al Ministeri de Foment, senador per la Universitat de Barcelona i futur membre del Consell d'Estat). També cal notar la presència de l'empresari reusenc Pere Òdena i Pujol en vista de l'imminent perllongament de la línia cap a aquesta ciutat en direcció a Madrid.

Algunes dades de la nova entitat: Directes es va constituir amb un capital de cent milions de pessetes, 100.000 títols de mil pessetes. Els valors es podien negociar a Londres, París i altres capitals. Els estrangers podien ser-ne accionistes. El desemborsament del capital seria: 5% a la petició; 10% a l'adjudicació; 10% al cap de trenta dies i 15% al cap d'un, dos, tres, quatre i cinc mesos. Es podien emetre obligacions al portador. Les retribucions als vocals del Consell eren de 5.000 ptes./any, i al gerent, de 75.000. Gumà renuncia a 25.000 i es queda amb 50.000 ptes./any. Les accions meritarien un 6% de la part aportada durant la construcció de l'obra.

Si bé l'acta de la sessió és prou aclaridora del que s'acordà a la junta, la publicació que se'n feu a la *Gaceta*³³³ resulta més complexa, ja que barreja diversos documents:

- Primer, la proposta del sindicat de promotors amb data 26/09/1881, aprovada a la junta de VVB.
- Després, l'acord del Consell del 15 d'octubre del 1881 dient que procedeix la liquidació i dissolució de la companyia però que la línia VVB s'ha d'entregar acabada i no és possible reunir tots els socis per atorgar l'escriptura pública i tampoc pot fer-ho el Consell, ja que aquest ha cessat i el substitueix la Comissió Liquidadora. Els

accionistes de VVB seran admesos als Directes en bescanviar-se les accions, però, com que encara no s'ha efectuat la permuta, els socis de VVB quedarien sense representació a les juntes dels Directes, per la qual cosa han de delegar la seva representació a la Comissió Liquidadora. Mentrestant, s'autoritza la Liquidadora a atorgar els documents que calgui i a representar les 40.000 accions de VVB en la junta general de constitució dels Directes. Ho signen els membres del Consell de VVB.

- Un altre document que ve a ser la verdadera acta de la junta, en el qual els cinc promotors diuen que van publicar la subscripció de 100.000 accions que havien de constituir el seu capital i, coberta totalment, convocaven els subscriptors per prendre els acords de constitució.³³⁴ Se celebra la junta general constituent amb representació de 67.477 títols, més del 50% del total. S'aproven els Estatuts i la proposició següent: La Liquidadora, atès que ha d'entregar els béns a Directes excepte la línia de VVB, la construcció de la qual ha d'acabar; atès que sembla anòmal que els Directes no entrin en possessió d'una de les línies que formen el seu capital; atès que pot apreciar-se amb exactitud les obres fetes i les que resten per fer; atès que els accionistes de l'una i de l'altra són els mateixos i no busquen lucre els uns amb els altres; atès que, si Gumà és nomenat director de Directes, podria entrar en contradicció amb la Comissió Liquidadora de VVB, la Liquidadora proposa al sindicat que: la Liquidadora procedeixi a fer una cubicació de les obres realitzades. El seu import es restaria del pressupost inicial de la línia VVB menyspreant-se possibles desviacions. La diferència entre les dues quantitats es deduiria dels seixanta milions que ha d'abonar Directes i

Cuentas de 1881	217.176,80	40
Cuentas de 1882	714.266,40	
de 1883	167.206,68	
de 1884	133.216,35	
de 1885	367.020,20	
de 1886	337.923,21	
de 1887	137.020,24	
de 1888	160.235,53	
de 1889	137.275,76	
de 1890	313.227,76	
de 1891	477.157,14	
de 1892	136.255,53	
de 1893	213.053,20	
de 1894	154.227,58	
de 1895	100.880,00	
de 1896	1.027.223,26	
de 1897	59.260,00	
de 1898	1.122.620,47	
de 1899	173.252,13	
de 1900	2.000,00	
de 1901	74.614,40	
de 1902	33.510,25	
de 1903	37.670,14	
de 1904	35.749,02	
de 1905	55.001,23	
de 1906	13.725,21	
de 1907	11.135,58	
de 1908	16.419,60	
de 1909	26.233,00	
de 1910	1.206.226,53	
de 1911	1.47.713,53	
de 1912	232.127,16	
de 1913	33.720,20	
de 1914	3.725,13	
de 1915	12.250,53	
de 1916	14.490,52	
de 1917	17.213,50	
de 1918	57.245,11	
de 1919	391.732,87	
de 1920	13.908,23	
de 1921	64.035,89	
de 1922	60.743,93	
de 1923	30.105,00	
de 1924	205.253,91	
de 1925	41.200,00	
de 1926	62.158,93	
de 1927	143.676,27	
de 1928	37.116,01	
de 1929	193.252,75	
de 1930	934,12	
de 1931	58.710,18	
de 1932	12.025.321,14	16.
de 1933		12.
de 1934		2.
de 1935		
de 1936		
de 1937		
de 1938		
de 1939		
de 1940		
de 1941		
de 1942		
de 1943		
de 1944		
de 1945		
de 1946		
de 1947		
de 1948		
de 1949		
de 1950		
de 1951		
de 1952		
de 1953		
de 1954		
de 1955		
de 1956		
de 1957		
de 1958		
de 1959		
de 1960		
de 1961		
de 1962		
de 1963		
de 1964		
de 1965		
de 1966		
de 1967		
de 1968		
de 1969		
de 1970		
de 1971		
de 1972		
de 1973		
de 1974		
de 1975		
de 1976		
de 1977		
de 1978		
de 1979		
de 1980		
de 1981		
de 1982		
de 1983		
de 1984		
de 1985		
de 1986		
de 1987		
de 1988		
de 1989		
de 1990		
de 1991		
de 1992		
de 1993		
de 1994		
de 1995		
de 1996		
de 1997		
de 1998		
de 1999		
de 2000		
de 2001		
de 2002		
de 2003		
de 2004		
de 2005		
de 2006		
de 2007		
de 2008		
de 2009		
de 2010		
de 2011		
de 2012		
de 2013		
de 2014		
de 2015		
de 2016		
de 2017		
de 2018		
de 2019		
de 2020		
de 2021		
de 2022		
de 2023		
de 2024		
de 2025		
de 2026		
de 2027		
de 2028		
de 2029		
de 2030		
de 2031		
de 2032		
de 2033		
de 2034		
de 2035		
de 2036		
de 2037		
de 2038		
de 2039		
de 2040		
de 2041		
de 2042		
de 2043		
de 2044		
de 2045		
de 2046		
de 2047		
de 2048		
de 2049		
de 2050		
de 2051		
de 2052		
de 2053		
de 2054		
de 2055		
de 2056		
de 2057		
de 2058		
de 2059		
de 2060		
de 2061		
de 2062		
de 2063		
de 2064		
de 2065		
de 2066		
de 2067		
de 2068		
de 2069		
de 2070		
de 2071		
de 2072		
de 2073		
de 2074		
de 2075		
de 2076		
de 2077		
de 2078		
de 2079		
de 2080		
de 2081		
de 2082		
de 2083		
de 2084		
de 2085		
de 2086		
de 2087		
de 2088		
de 2089		
de 2090		
de 2091		
de 2092		
de 2093		
de 2094		
de 2095		
de 2096		
de 2097		
de 2098		
de 2099		
de 2100		
de 2101		
de 2102		
de 2103		
de 2104		
de 2105		
de 2106		
de 2107		
de 2108		
de 2109		
de 2110		
de 2111		
de 2112		
de 2113		
de 2114		
de 2115		
de 2116		
de 2117		
de 2118		
de 2119		
de 2120		
de 2121		
de 2122		
de 2123		
de 2124		
de 2125		
de 2126		
de 2127		
de 2128		
de 2129		
de 2130		
de 2131		
de 2132		
de 2133		
de 2134		
de 2135		
de 2136		
de 2137		
de 2138		
de 2139		
de 2140		
de 2141		
de 2142		
de 2143		
de 2144		
de 2145		
de 2146		
de 2147		
de 2148		
de 2149		
de 2150		
de 2151		
de 2152		
de 2153		
de 2154		
de 2155		
de 2156		
de 2157		
de 2158		
de 2159		
de 2160		
de 2161		
de 2162		
de 2163		
de 2164		
de 2165		
de 2166		
de 2167		
de 2168		
de 2169		
de 2170		
de 2171		
de 2172		
de 2173		
de 2174		
de 2175		
de 2176		
de 2177		
de 2178		
de 2179		
de 2180		
de 2181		
de 2182		
de 2183		
de 2184		
de 2185		
de 2186		
de 2187		
de 2188		
de 2189		
de 2190		
de 2191		
de 2192		
de 2193		
de 2194		
de 2195		
de 2196		
de 2197		
de 2198		
de 2199		
de 2200		
de 2201		
de 2202		
de 2203		
de 2204		
de 2205		
de 2206		
de 2207		
de 2208		
de 2209		
de 2210		
de 2211		
de 2212		
de 2213		
de 2214		
de 2215		
de 2216		
de 2217		
de 2218		
de 2219		
de 2220		
de 2221		
de 2222		
de 2223		
de 2224		
de 2225		
de 2226		
de 2227		
de 2228		
de 2229		
de 2230		
de 2231		
de 2232		
de 2233		
de 2234		
de 2235		
de 2236		
de 2237		
de 2238		
de 2239		
de 2240		
de 2241		
de 2242		
de 2243		
de 2244		
de 2245		
de 2246		
de 2247		
de 2248		
de 2249		
de 2250		
de 2251		
de 2252		
de 2253		
de 2254		
de 2255		
de 2256		
de 2257		
de 2258		
de 2259		
de 2260		
de 2261		
de 2262		
de 2263		
de 2264		
de 2265		
de 2266		
de 2267		
de 2268		
de 2269		
de 2270		
de 2271		
de 2272		
de 2273		
de 2274		
de 2275		
de 2276		
de 2277		
de 2278		
de 2279		
de 2280		
de 2281		
de 2282		
de 2283		
de 2284		
de 2285		
de 2286		
de 2287		
de 2288		
de 2289		
de 2290		
de 2291		
de 2292		
de 2293		
de 2294		
de 2295		
de 2296		
de 2297		
de 2298		
de 2299		
de 2300		
de 2301		
de 2302		
de 2303		
de 2304		
de 2305		
de 2306		
de 2307		
de 2308		
de 2309		
de 2310		
de 2311		
de 2312		
de 2313		
de 2314		
de 2315		
de 2316		
de 2317		
de 2318		
de 2319		
de 2320		
de 2321		
de 2322		
de 2323		
de 2324		
de 2325		
de 2326		
de 2327		
de 2328		
de 2329		
de 2330		
de 2331		
de 2332		
de 2333		
de 2334		
de 2335		
de 2336		
de 2337		
de 2338		
de 2339		
de 2340		
de 2341		
de 2342		
de 2343		
de 2344		
de 2345		
de 2346		
de 2347		
de 2348		
de 2349		
de 2350		
de 2351		
de 2352		
de 2353		
de 2354		
de 2355		
de 2356		
de 2357		
de 2358		
de 2359		
de 2360		
de 2361		
de 2362		
de 2363		
de 2364		
de 2365		
de 2366		
de 2367		
de 2368		
de 2369		
de 2370		
de 2371		
de 2372		
de 2373		
de 2374		
de 2375		
de 2376		
de 2377		
de 2378		
de 2379		
de 2380		
de 2381		
de 2382		
de 2383		
de 2384		
de 2385		
de 2386		
de 2387		
de 2388		
de 2389		
de 2390		
de 2391		
de 2392		
de 2393		

En aquesta pàgina, tres túnels travessen el Garraf. A la pàgina del costat, via única a les Costes, a la línia de VVB, el 1881.

bitllets del Banc d'Espanya, en presència del notari i signant carta de pagament. Gumà també ho accepta.

- Signen el document els compareixents a la notaria en ús de les facultats conferides i, atès que representen més de la meitat de les accions que constitueixen el capital social (sis membres de la Liquidadora en representen 40.000 i cinc de la Comissió, 27.477, amb un total d'accions representades de 67.477), declaren definitivament constituïda la Companyia dels Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona. Ho signen sis membres de la Liquidadora (en falta un): Pau Soler, Joan Torrents, Bru Cuadros, Manuel Carreras, Manuel Pujol i Salvi Valentí; cinc membres de la segona Comissió: Ramon Riudor, Agustí Inglada, Bonaventura Sans, Josep Tintorer i Cristòfol Parellada; els onze membres del nou Consell que hi assisteixen: Pere Nolasc Pujol, Joan Bofill, Francesc Taulina, Salvador Samà, Pere Òdena, Francesc (crec que està equivocat, és Domènec) Sanromà, Francesc Olivé, Antoni de Torrents, Camil Julià, Ramon Gou, Francesc Gumà (en falten set); i P. Arnau i Jaume Xipell com a testimonis. Barcelona, notari Adrià Margarit Coll, 5 de desembre del 1881 (data que figurarà com a fundació de la Companyia dels Directes). A Barcelona, el 16 de desembre del 1881, legalitzen la signatura de Margarit els notaris Josep Fontanals i Joaquim Serra.

Algunes observacions a l'heterodòxia de la publicació:

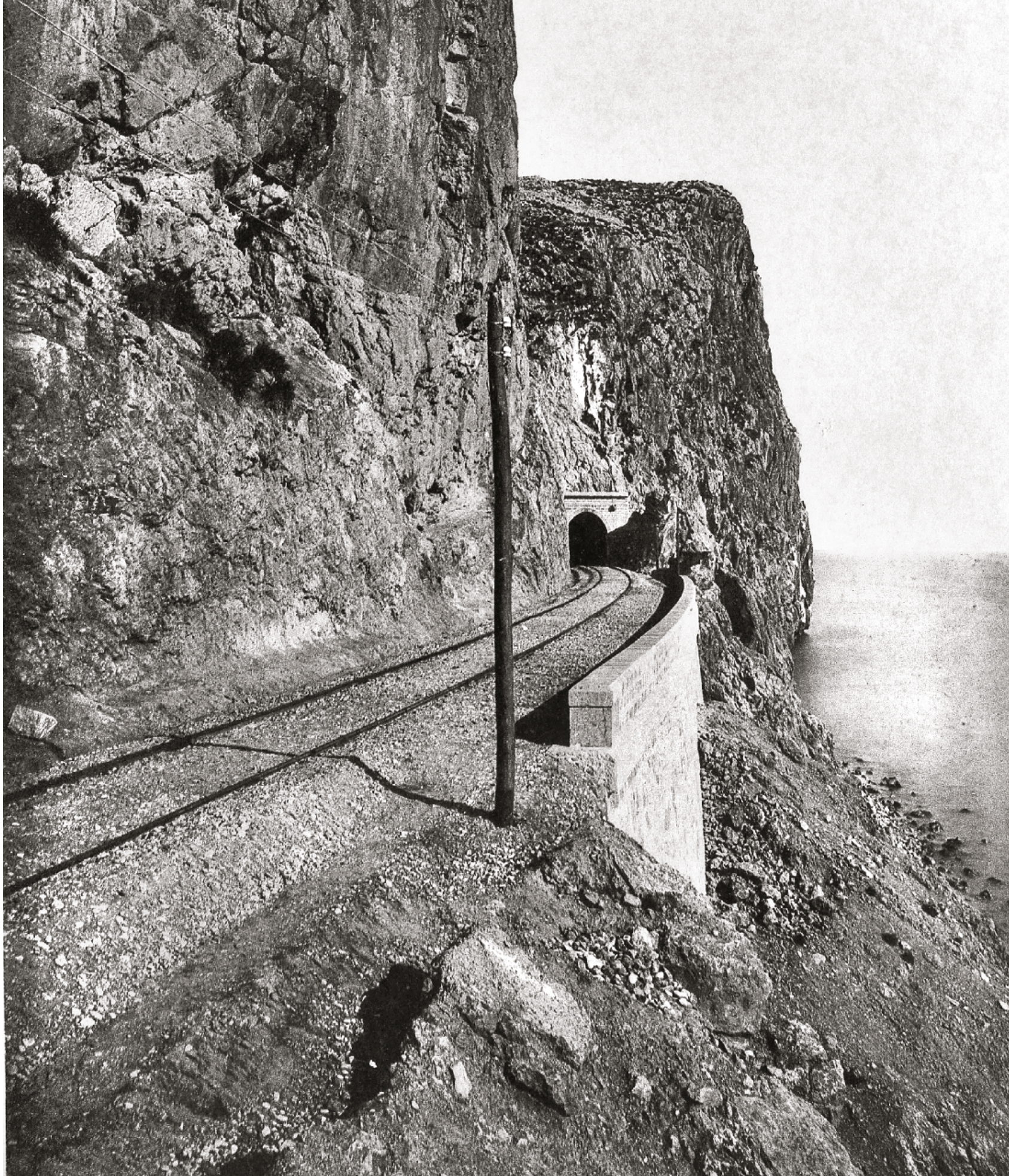
- S'havien ofert 40.000 títols als socis de VVB i



AUTOR DESCONEGUT / MFC

- iniciat l'emissió al públic de 20.000 més (que es van cobrir totalment el 21 d'octubre del 1881). Malgrat declarar-se que s'havia cobert tota la subscripció del capital dels Directes, és clar que els restants 40.000 títols estaven en cartera i entenc que el sindicat de promotors no n'era el propietari, sinó que eren de la nova companyia.
- No hi ha constància que a la reunió dels promotors del dia 26 de setembre del 1881 es fixés el preu i les condicions de la compra. Aquestes no es fan públiques fins a la junta del 15 d'octubre del 1881 (tot i que sí que en devien córrer rumors, ja que, entre el 14 de setembre i el 15 d'octubre, la cotització a borsa dels títols de VVB van passar de 121 duros a 173, un 43% d'augment en un mes).
 - S'afirma que els accionistes de VVB i dels Directes eren els mateixos, però els socis de VVB

AUTOR DESCONEGUT / MFC - Fons LÍNIA DE LA VVB A LES COSTES DE GARRAF



Quadre 13. Estat de liquidació de VVB, 19/11/1881. Pessetes

	Pressupost 01/04/1878	Liquidació 19/11/1881
Expropiacions	844.000	1.364.803
Esplanació	5.023.000	2.652.620
Túnels	2.280.000	1.530.499
Obres de fàbrica	1.237.000	1.689.044
Estacions	1.353.000	315.497
Material fix	3.700.000	2.517.539
Material mòbil	1.280.000	1.645.975
Casetes guarda, telègraf i diversos	353.000	24.646
Obres accessòries		29.800
Imprevistos, administració i direcció	2.410.000	254.959
Total	18.480.000	12.025.382
Pendent d'executar a pressupost inicial		6.454.618
Pendent d'executar segons document liquidació		6.838.645
Desajust		-384.027
Import de la cubicació de les obres de la VVB		13.161.355
Diferència cubicació menys comptabilitat		1.135.973
A cobrar de Directes pels socis de la VVB a 05/12/1881		
A cobrar de Directes		60.000.000
Per 40.000 títols de Directes a 1.000 ptes.		-40.000.000
A pagar en metàl·lic		20.000.000
Obres pendents d'executar		-6.838.645
A pagar a J. M. Anglada		-2.000.000
A pagar a Gabino Mendoza		-3.450.000
Cobrat de Directes el 06/12/1881 davant notari Margarit		7.711.355

Font: Elaboració pròpia mitjançant documents de liquidació de VVB. BMVB.

tenien el 100% de la societat i, quan passen a ser-ne dels Directes, només representen el 40% dels cent milions del capital. Hi ha un 60% de capital nou, un 20% són els subscriptors dels 20.000 nous títols, mentre que el 40% restant ha quedat a les mans de la companyia. En tot cas, no són els mateixos i el seu paper queda diluït, com en qualsevol ampliació de capital.

- La cubicació puja a 13.161.355,42 pessetes mentre que l'obra construïda a la mateixa data, segons els llibres, és de 12.025.382 pessetes i el pendent d'executar arriba a 6.838.645 pesse-

tes³³⁵ amb una desviació per damunt del pressupost de 384.027 pessetes. Resulta sorprenent que la cubicació més el pendent de construir sumin exactament els vint milions pessetes del capital social, cosa que pot induir a pensar que una de les dues quantitats es va determinar per diferència. La discrepància de 384.027 pessetes entre les dues formes de càlcul és un fet menor dins del gruix de l'operació, tot i que no ajuda gens a la claredat.

- No sembla lògic deduir els deutes pels terrenys de l'import de la cubicació. Els Directes es fa

Quadre 14. Dades per al balanç final de VVB, 19/11/1881. Pessetes

Actiu		Passiu	
Obra feta segons cubicació	13.161.355	Capital	20.000.000
Obra pendent d'executar	6.838.645	Obra pendent d'executar	6.838.645
Companyia Val de Zafán	10.500.000	Cupons vençuts pendents de pagar	600.633
Terrenys port de Barcelona	4.250.000	A G. Mendoza, port de Barcelona	2.000.000
Subvenció Val de Zafán pendent de cobrar	3.552.000	A J. M. Anglada, Val de Zafán	3.623.850
D'accionistes per dividendes passius	1.011.800	A F. Gumà	5.988.066
Caixa i bancs	67.817	Efectes a pagar	1.390.000
De cartera, accions pròpies	969.500	Creditors diversos	469.585
Efectes a cobrar	972.673	Administració i direcció	482.103
Estudis i projecte línia a Madrid	600.000	A Cels Xaudaró	600.000
Interessos pagats a accionistes	465.000	Garanties en dipòsit	845.185
Diferència	449.277		
Total actiu	42.838.067	Total passiu	42.838.067

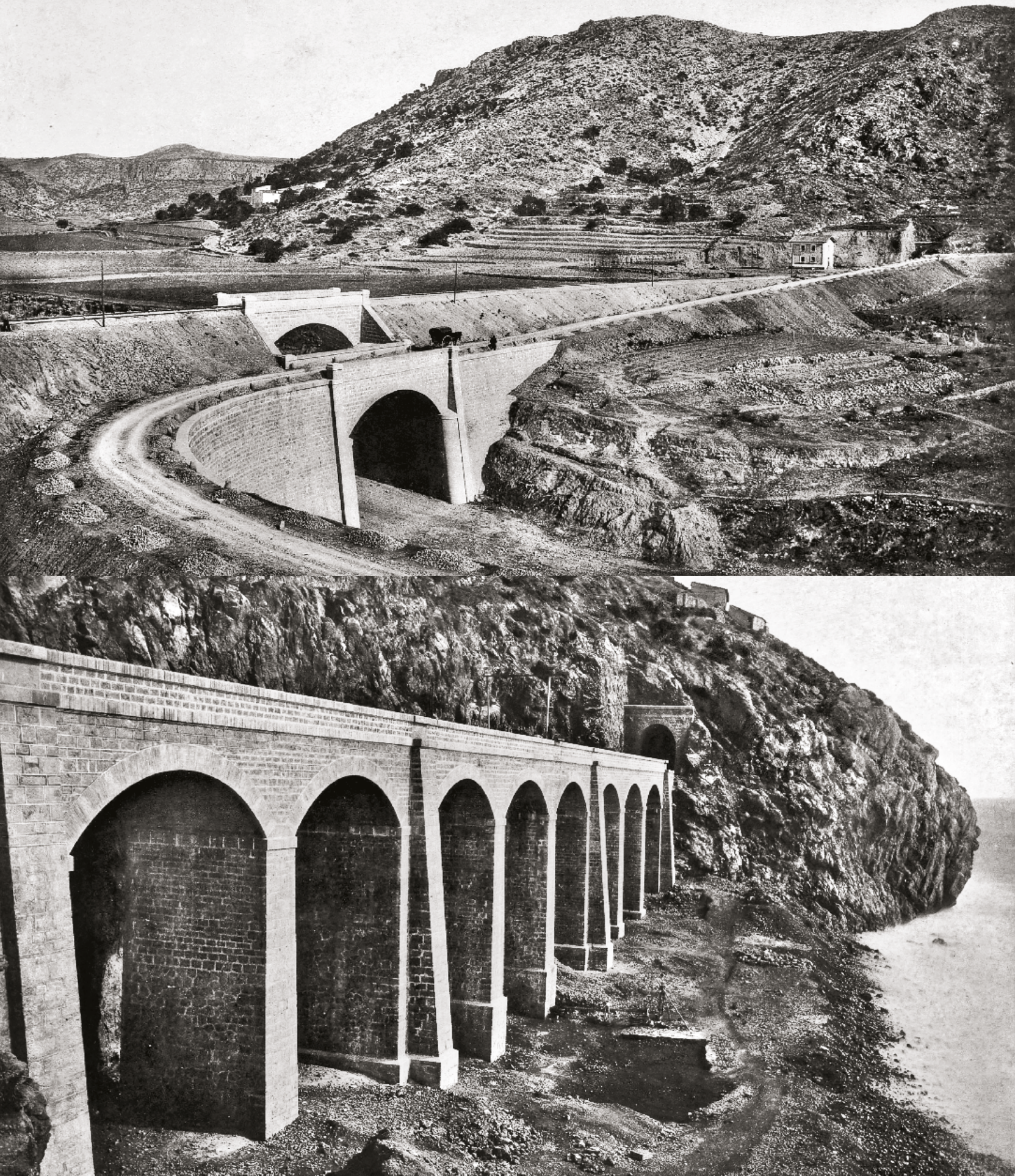
Font: Elaboració pròpia mitjançant documents de liquidació de VVB. BMVB.

càrrec de les obres pendents i és aquest import el que s'hauria de deduir dels vint milions de pessetes a cobrar en metàl·lic. La VVB pot tenir aquests deutes i d'altres, però enlloc constava que es deduirien els deutes introduint-se un nou concepte. D'atendre al criteri d'«obres pendents» es passa al de «determinats deutes pendents». Els 13.161.355,42 pessetes s'haurien de restar del pressupost inicial de la línia (18,48 milions) i existeix una substancial diferència amb els 7,7 milions anunciats, a part de les 384.027 pessetes de desviació. El que no està detallat és quina part del cost dels terrenys de Barcelona és inclosa en la cubicació ni tampoc en el pressupost inicial.

- Pere Pascual afirma que els socis no van cobrar res de la liquidació final, «els accionistes no reberen res dels 7,7 milions que sobraven, ja que en el balanç de liquidació aparegueren uns deutes a Gumà de 5,98 milions i uns creditors diversos d'1,86 milions, igual a 7,82 milions de pessetes, que ho compensava».³³⁶ Penso que és una asseveració molt arriscada que contradiu

clarament el signat davant de notari per la Comissió d'accionistes creada *ad hoc* per vetllar el traspàs, manifestant que «rebia els diners en aquell acte i que n'estenia carta de pagament i saldo de comptes». I la corresponent escriptura es publicà a la *Gaceta de Madrid*, amb la qual cosa era pública i notòria, i la no-veracitat hauria donat carta blanca a tots els socis per actuar contra els membres de la Comissió. Probablement el cobrament s'efectuaria a terminis, amb pagarés, amb accions o fins i tot amb les futures obligacions que vindrien. El gener següent es va publicar un anunci de la Comissió Liquidadora, signat per Gumà, dient que el dia 15 de gener «a compte del resultat de la liquidació es talli i faci efectiu el cupó número 4 de les accions d'aquesta societat [VVB]».³³⁷ El 13 de juny hi tornava el Consell dels Directes anunciant el «bescanvi de les quaranta mil accions de l'antiga societat [VVB] [...] per un altre nombre igual de la dels Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona [...] [més] un resguard que acrediti el





AUTOR DESCONEGUT / MFC

AUTOR DESCONEGUT / MFC

A la doble pàgina anterior, traça de la via, estació i vista de Vilanova el 1881. A la pàgina de l'esquerra, a

dalt, via i carretera a l'inici de les Costes el 1881. A baix, viaducte de la Penya Roja el mateix any 1881.

seu dret a percebre la part corresponent a cada acció, pel resultat de la liquidació dels béns de l'antiga companyia».³³⁸

- Pel que fa als sis milions de deute a Gumà, sembla evident que correspondrien a una part de la compra de la línia del Val de Zafán, ja que ell mateix havia afirmat en la junta del 15 d'octubre anterior que l'havia comprat a càrrec seu.³³⁹ L'escriptura de compravenda del Val de Zafán i concessions annexes està atorgada a Barcelona amb data 25/07/81³⁴⁰ intervenint-hi Luis Navas en nom de Jacinto M. Anglada, que ven a Francesc Gumà, en nom de VVB, però sense que consti autorització de la companyia per a la compra. L'import és de 10,5 milions de pessetes i els terminis de pagament són: 2,85 milions els paga Gumà en el mateix acte; 4,2 milions al cap de dos mesos i 3,45, al cap de sis mesos. En conseqüència, el dia de la junta estaven vençuts els dos primers terminis i segurament pagats 7,05 milions de pessetes, encara sense autorització de la junta i molt probablement a càrrec de Gumà, que ho devia fer en efectiu i en part amb accions pròpies.
- Els deutes d'1,86 milions a altres creditors en un escenari de final d'obres i de recepció de comandes de material mòbil no semblen pas extraordinaris.
- Com a corol·lari de tot plegat, podem intuir que els cinc membres del sindicat promotor de la nova Companyia dels Directes no hi van posar cap capital; simplement van conservar el que ja tenien a VVB, igual que la resta de socis.

El procés d'absorció de VVB per la Companyia dels Directes es presentà d'una manera força

complexa i exempta de claredat. Els motius que podien haver induït els promotors a actuar així són de difícil pronòstic i, si confiaven en una ràpida i extraordinària plusvàlua en el fragor de la febre d'or, aquesta va quedar estroncada d'arrel en esclatar la bombolla especulativa al cap de sis o set setmanes de la junta constituent. Els cinc o dos membres del sindicat promotor (Gumà i família Samà), que eren els principals accionistes de VVB, és probable que sortissin afavorits amb l'augment dels valors de VVB que es produí el mes de setembre anterior, quan segurament van dissenyar tota l'operació o una part d'aquesta, però no és gens clar.³⁴¹ El bescanvi d'accions afavoria o perjudicava tots els socis de la mateixa manera i era fal·laç pensar que, per la sola actuació dels del sindicat, es doblava el valor de la companyia i fins i tot del capital. Una acció val el que en paga el mercat, independentment del seu valor nominal, cosa que va quedar radicalment demostrada el gener següent amb l'ensorrament del mercat de valors. Podies tenir un títol de mil pessetes però, si te'n pagaven 500, el preu era de 500, ni més ni menys. El gener del 1882, tots van perdre capital. I Gumà i altres membres del Consell de VVB tampoc no van augmentar el seu poder a la nova societat, ja que, amb l'emissió de 20.000 accions noves, la seva participació es va diluir en proporció i entraren altres membres al Consell que no és clar que fossin de major o menor confiança que els anteriors. Per tant, no solament l'objectiu és difús sinó que costa pensar que els detalls de tota l'operació haguessin estat predeterminats amb exactitud i amb anterioritat.

Alternativament, per tirar endavant el projecte de línia fins a Madrid n'hi hauria hagut prou



modificant puntualment els objectius de la primitiva companyia, ampliant el capital i, si es vol, donant cabuda al Consell a membres més significats envers el poder central, però no sembla que fos imprescindible aquesta voladura descontrolada de VVB, la sigil·losa creació dels Directes i la immediata i confusa absorció. Gumà i el Consell controlaven plenament VVB, gaudien d'una confiança cega per part dels consocis i podien fer i desfer, no tenien necessitat d'una pirueta tan matussera. Per acabar-ho d'adobar, el paper que tingueren els francesos de Suntrup et Alum dins del sindicat i si van fer alguna mena d'aportació de capital constitueix una gran incògnita.

Els documents comptables de la liquidació de VVB del 19 de novembre del 1881 que es conserven³⁴² són la despesa respecte al pressupost inicial, un valor en llibres de 12.025.382 pessetes, inferior

En aquesta pàgina, a dalt, entrada a Vilanova, vora el Xalet del Nin, el 1914. A baix, pas sota la torre de Sant Gervasi el 1890.

A la pàgina del costat a dalt, l'estació del Prat de Llobregat el 1952. A baix, l'estació de Sitges entre el 1925 i el 1935.

en 1.135.973 pessetes a la cubicació que es manifesta davant de notari uns dies més endavant.

La comparació amb el pressupost inicial i la quantitat que els representants de VVB declaren haver rebut dels Directes davant de notari són les que es mostren en el Quadre 13.

I també es conserva la liquidació definitiva de la companyia de Valls a Vilanova i Barcelona en la mateixa data i amb la comptabilització de l'operació de compra³⁴³ (que entenc que no correspon, ja que es compren els títols, no la companyia). D'aquests dos documents, més les altres dades de què disposem –cubicació, costos i deutes pels terrenys que s'han transcrit–, i atès que els 7.711.355 pessetes es devien als accionistes i no pas a VVB, podem suposar el Quadre-balanç aproximat 14 de VVB en la seva liquidació.

En principi no hi ha motius per suposar un desviament en el cost de les obres més enllà de l'increment de 384.027 pessetes que es dedueixen dels estats manuscrits i que considerem subsumides en l'import de la cubicació; una altra cosa serà el cost final de l'obra. Cal tenir present que faltaven quaranta dies per a la inauguració i que les obres estarien gairebé totes adjudicades. I, de fet, l'import de les obres pendents d'executar no ha de tenir importància en la liquidació de la primera companyia, ja que se'n feia càrrec la successora; transcriu l'import a banda i banda del quadre merament a títol il·lustratiu.

VVB havia incorporat al seu patrimoni la companyia del Val de Zafán, cosa que no era prevista en el seu projecte inicial. En conseqüència, cal incorporar l'actiu de 10,5 milions, activar la subvenció pendent de cobrament i comptabilitzar el deute a l'anterior propietari i a Gumà, que, per la





AUTOR DESCONEGUT / MFC

Construcció d'un nou pont al Llobregat el 1939. El pont original de la línia de la costa sobre el Llobregat va ser volat durant la Guerra Civil. Primer se'n va construir un de provisional, a l'esquerra, i acabades les hostilitats es va refer el pont sobre els pilars de pedra, a la dreta.

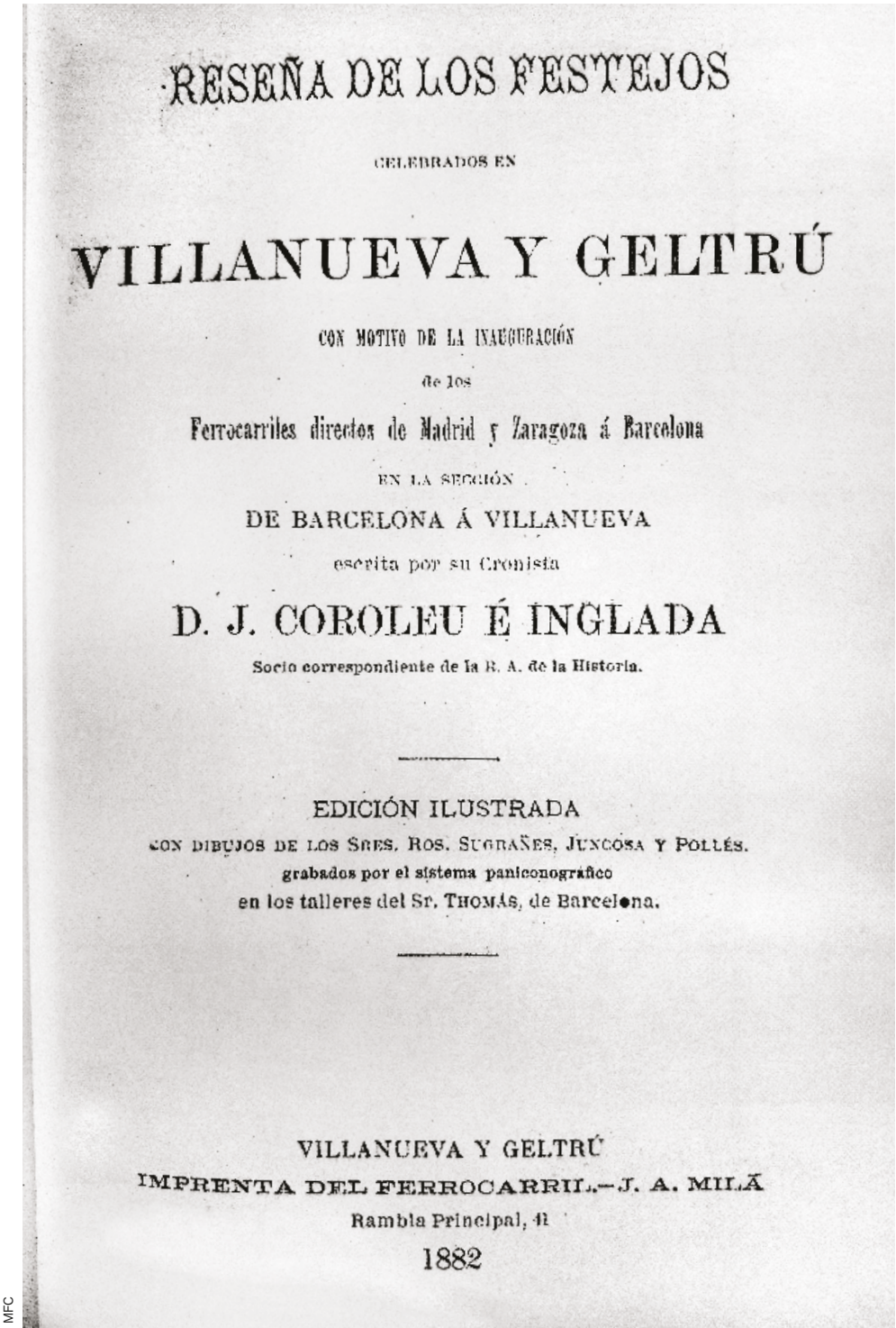
manifestació feta a la junta de l'octubre, hauria actuat d'intermediari. També es compraren 4,7 hectàrees de terreny al moll de Sant Bertran, després de l'expropiació dels quals en quedaven 3,3 hectàrees, quantitat que sembla excessiva per a la finalitat ferroviària. El seu valor urbanístic restà en poder de la companyia. Difícilment podien haver estat pressupostats el 1878 en tal magnitud i igualment ignorem quina part es podia haver inclòs en la cubicació feta. Un altre cost suportat, i impossible de determinar amb la informació de què disposem, és el dels estudis i projectes de la línia fins a Madrid, suposadament efectuats per personal a càrrec de VVB i que s'inclouen en l'oferta de compra que efectua els Directes. Al document de liquidació queda reflectit un deute de 600.000 pessetes a l'enginyer, per la qual cosa crec que cal activar la mateixa quantitat per aquest concepte. També caldria donar valor a la concessió de la línia a Madrid en si mateixa, que era a perpetuïtat, factor prou indeterminat. D'acord amb la proposta feta per Teodor Creus en la junta del 31 març del 1880, s'havien de destinar 465.000 pessetes a la retribució del capital aportat pels accionistes fins a la inauguració, que, suposadament, no estaven incloses en l'import de la cubicació i que incrementarien el cost de l'actiu. Hi afegeixo també els altres conceptes i quantitats que figuren en el full de liquidació amb data 19 de novembre del 1881.

En conclusió, queda clar que VVB havia ingressat pràcticament tots els vint milions del capital social; havia gastat 13,1 milions en les obres de la línia; 10,5 milions en la nova línia del Val de Zafán, una part dels quals devia i l'altra confiava a cobrar del Govern; 4,5 milions més els havia destinat als terrenys de Barcelona, import molt superior al pressupostat inicialment en concepte

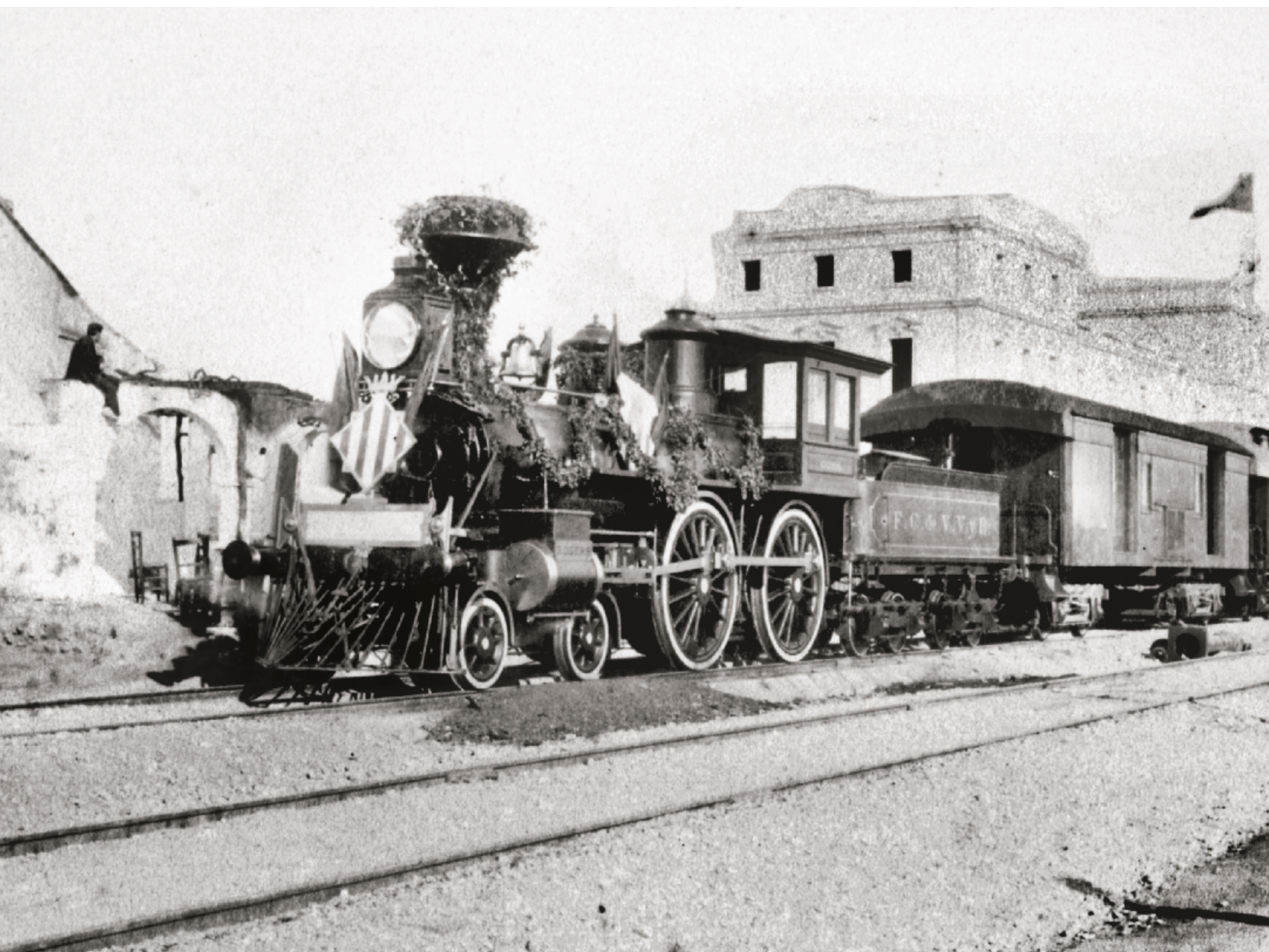
d'expropiacions, i se'n devia encara una bona part, i no disposava de recursos per assumir els sis milions que costava la finalització de la seva línia. En canvi, no tenia cap crèdit o préstec reconegut, disposava d'uns terrenys excedentaris al port de Barcelona i de setanta quilòmetres de línia precària entre el Val de Zafán i Saragossa que calia posar en funcionament. No era una situació idíl·lica però tampoc excessivament angaiant, atès que estava a punt de posar les inversions en explotació.

El que hem procurat explicar fou una operació societària econòmicament d'envergadura, formulació complexa i financerament audaç. Era el que avui dia anomenaríem una OPA amistosa amb la corresponent prima per als accionistes, tot i que de quantificació aleatòria, i que la manca de documentació suficient impedeix qualificar amb més precisió.

La proposta dels Directes als socis de VVB, suposava pagar un sobrepreu excessiu? El dia 15 d'octubre del 1881, la Borsa de Barcelona cotitzava les accions de VVB a 193 duros (és a dir, un 93% d'increment sobre la par) i l'oferta era de valorar-les a 200, equivalent a una prima del 3,6%, un percentatge raonable, i encara més si considerem l'optimisme del moment, en el qual la febre assolía molta temperatura, amb expectatives fora de la racionalitat. El fet que desembarquessin a la nova societat una bona colla de socis de la capital, allunyats de la gran eufòria local vilanovina, i que subscrivissin les noves accions a mil pessetes cadascuna (tot i que posteriorment no les arribaren a desembutxacar), fa pensar en un valor adequat al moment econòmic i financer que es vivia. De fet, les accions de VVB havien evolucionat de 141 duros el 24 de setembre a 193 i arribarien a 200 en diverses sessions després

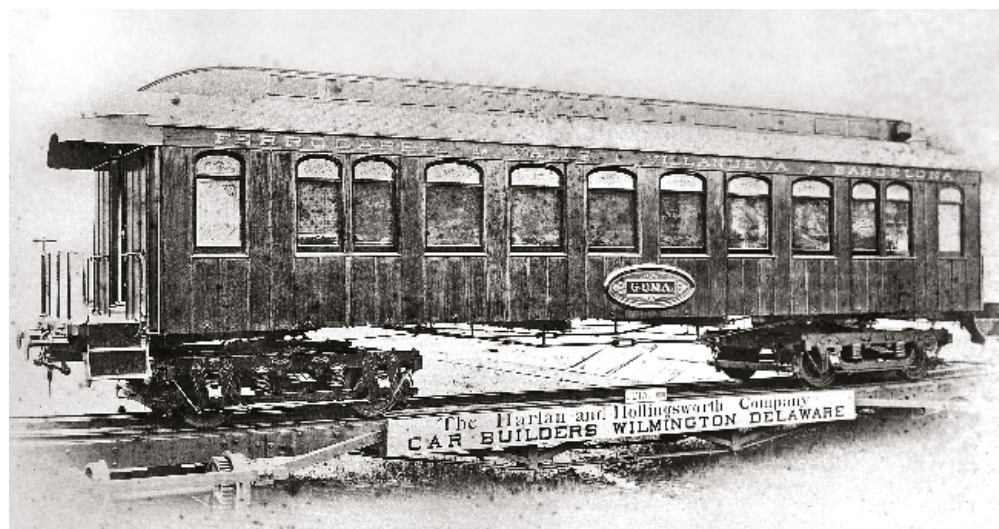


Ressenya dels festejos per a la inauguració del ferrocarril de Barcelona a Vilanova el 1882.



RAFAEL ARENAS / BMVB

AUTOR DESCONEGUT / MFC



A la pàgina del costat, arribada del tren inaugural a Vilanova amb la locomotora, segons les cròniques, anomenada *Gumà*, el 1881.

En aquesta pàgina, cotxe saló *Gumà* dels Tallers Harlan el 1881.

de la fusió, mantenint-se entorn de 197 duros fins al 7 de gener del 1882. Una altra cosa és l'oferta dels vint milions menys el cost de les obres pendents, que tingué una fi difusa i ajornada en el temps. Feta aquesta darrera excepció, no menor, podríem concloure que el preu era elevat però en sintonia amb el clima alcista general dels negocis industrials i ferroviaris que es reflectia en les cotitzacions borsàries a Barcelona.

Davant la irracionalitat del mercat, ens podem preguntar quin podia ser el valor de VVB en el moment de la seva liquidació? La pregunta és pertinent i d'aquí ve la necessitat del quadre-balanç anterior, fet amb moltes reserves, però la resposta és incerta. VVB només havia fet inversió, sense haver iniciat l'explotació del negoci, per la qual cosa el valor de venda no podia allunyar-se del cost de construcció més les expectatives de rendiment futur. Sembla que, mitjançant l'adjudicació de l'obra per trams, s'havien controlat els costos, evitat els grans desviaments d'altres línies anteriors i acomplert els terminis de construcció. Del quadre d'execució del pressupost es dedueix que les principals divergències sobre les previsions inicials es produeixen en les expropiacions (que haurien d'incloure les compres de terrenys, tot i que no sembla el cas dels de l'estació de Barcelona) i, en menor mesura, en la compra de

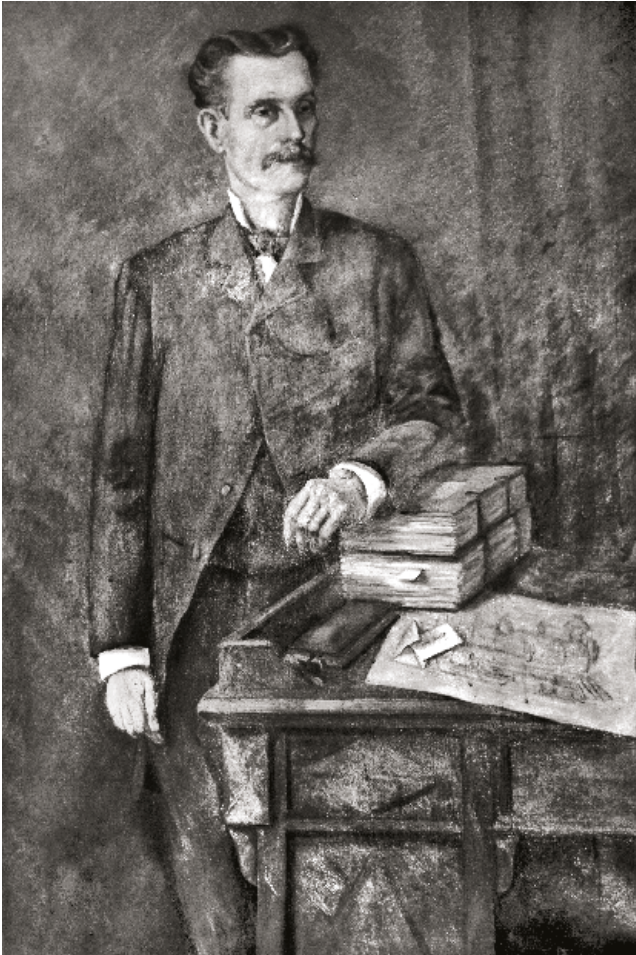
material mòbil, mentre que es generen elevats estalvis en l'execució de l'obra en si. Aquesta execució curosa, que Gumà va saber explotar mitjançant la premsa, juntament amb la bona imatge dels negocis colonials i les seves actuacions despreses en pro de la ciutat, li conferiren una aurèola de bon gestor i hàbil negociant que millorava les expectatives de rendibilitat de la companyia. Tot i que sense generar ingressos d'explotació era impossible avaluar-ne la rendibilitat, el mercat només podia cotitzar expectatives. I les expectatives, amb la febre alta, es podien disparar.

Resulta notable que, abans de l'emissió dels nous títols dels Directes, aquests comencessin a cotitzar fora del mercat oficial el mateix mes de novembre i debutessin amb una petita prima del 4%, i aviat del 12%, sobre el valor nominal.

Feta la liquidació i la fusió amb els Directes, durant el desembre del 1881 tots els afanys se centraren a sortir-se'n de la millor manera possible de la disputa amb el port, acabar les obres, posar en marxa les locomotores³⁴⁴ i altre material mòbil³⁴⁵, enclavaments, telègraf o acabar les estacions, i preparar els grans fastos de la inauguració. La necessària mobilitat del personal que es desplaçava entre Barcelona i Vilanova per acabar-ho tot aconsellà als directius, ja abans de l'acte inaugural, establir un tren diari amunt i

avall,³⁴⁶ ja que, fins a finals del 1881, la manera de desplaçar-se entre les dues ciutats, via Vilafranca i Canyelles, continuava essent molt carregosa i complicada. Vuit dies abans de la inauguració s'efectua la prova de càrrega damunt del pont del Llobregat i el viatge d'inspecció de la línia mitjançant un comboi format per cinc locomotores i alguns vagons en què viatjaven els inspectors i alts càrrecs de la companyia.³⁴⁷

La relativa estabilitat que es vivia a la Restauració, ja oblidada la darrera Guerra Carlista, lluny de la incertesa pel futur que s'havia perllongat durant molts anys a tot el país, havia donat pas a un afany i una passió pel creixement econòmic i social evidents. Probablement, regnava una confiança massa cega en el desenvolupament dels nous invents, de les noves màquines i de la rendibilitat de les grans inversions, nogensmenys les ferroviàries i mineres, mentre que, en canvi, el país estava mancat de suficient capital autòcton. A Vilanova i a altres llocs de la costa, primer s'emprà el que provenia del Carib o del comerç amb les colònies, però en endavant els nous requeriments per als grans projectes van ser nodrits en bona part pels que provenien de França i, en menor quantitat, del Regne Unit. Aquest capital aliè hi acudia amb la suposició d'estar disposat a esperar més llargues maduracions de les inversions en els sectors més pesants, però a la pràctica els capitalistes francesos es comportaren amb la mateixa avidesa que els nostrats. Primer explotaren la seva millor tècnica constructiva ferroviària i, posteriorment, escanyaren amb delit els promotors locals, sovint ofegats en una nebulosa financera que els abocava a turmentoses suspensions. Ja hem vist com passà amb la generalitat de les ferroviàries el 1866 i es repetí en diverses línies petites. La de Vilanova, el 1882, tot just iniciava aquest dolorós

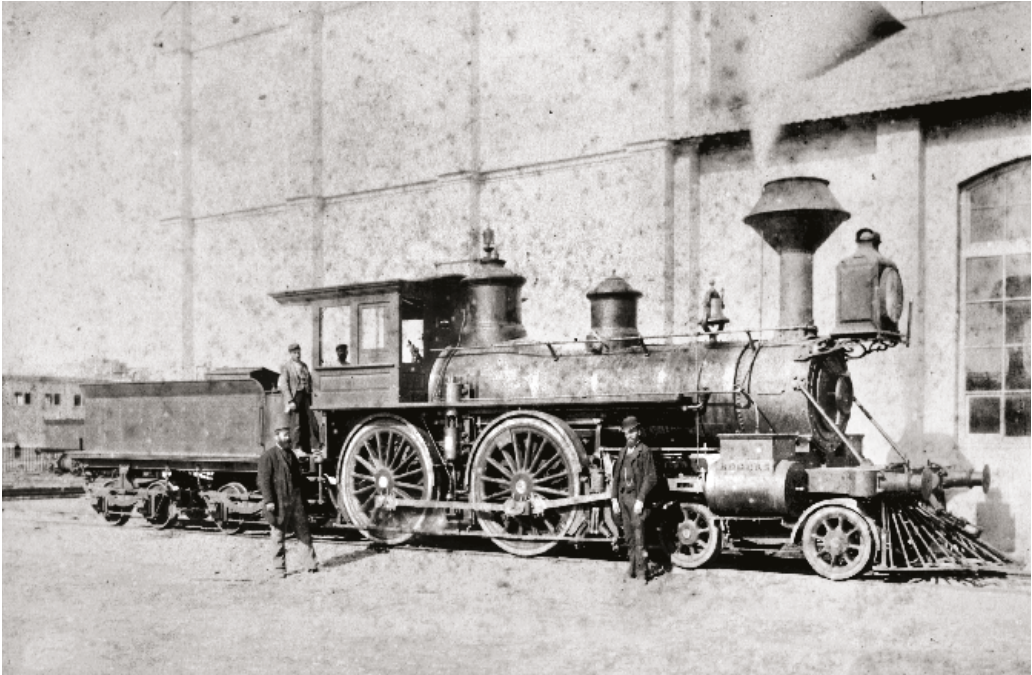


ENRIC C. RICART / XRC

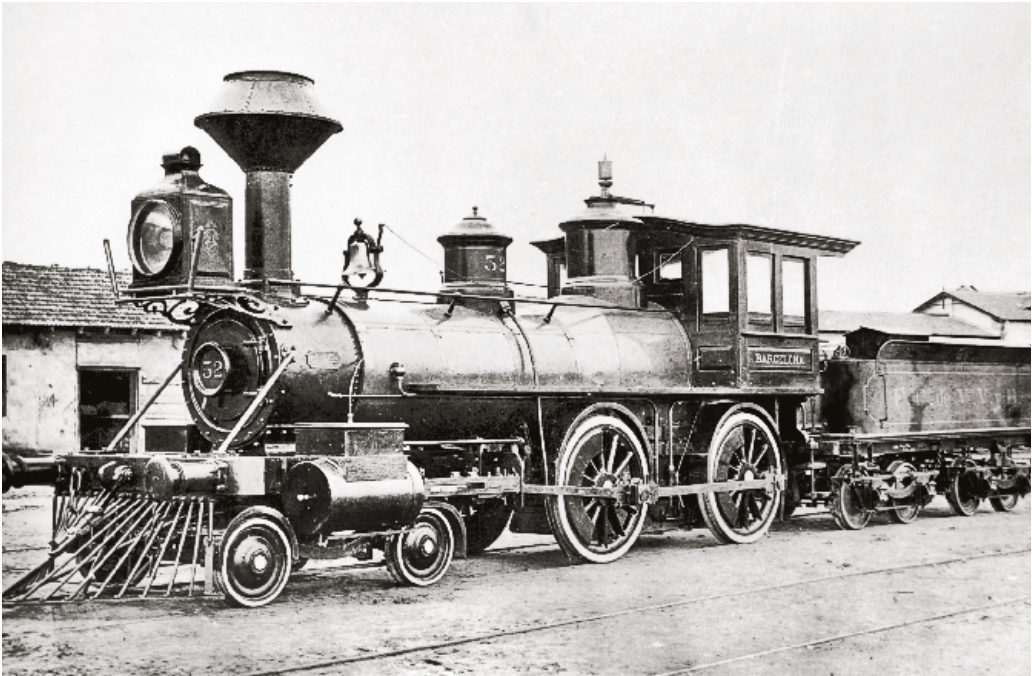
camí que l'acabaria abocant als braços de TBF el 1886. Aquesta, primer l'absorbí, però aviat inicià una lenta agonia i patí la mateixa sort, i el 1898 va passar a les mans de MZA, dominada per capital francès.

LA INAUGURACIÓ DE LA LÍNIA DE VILANOVA I LA GELTRÚ A BARCELONA

El tren efectuà el primer viatge oficial de Barcelona a Vilanova el dia 29 de desembre del 1881 enmig de grans mostres de joia i satisfacció de veïns i visitants, també en altres pobles del recorregut. Els detalls de les festes de la inauguració foren transcrits detalladament per Josep Coroleu,³⁴⁸ el cronista oficial de la vila. A l'obra es detallen els sumptuosos actes que es dugueren a terme en una ciutat trasbalsada, optimista, engalanada i

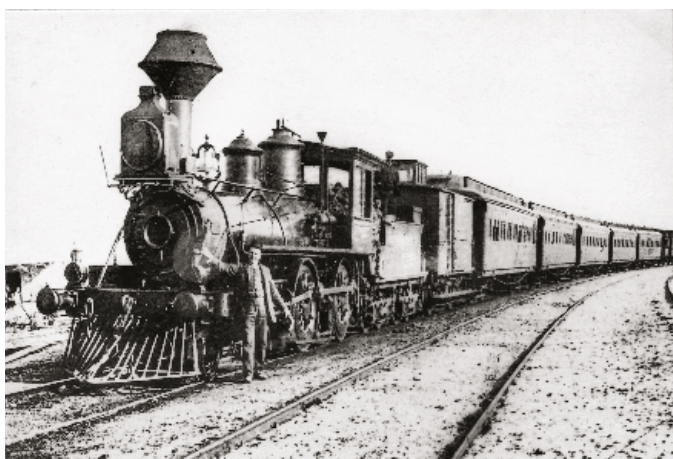


RAFAEL ARENAS / BMVB



R. FALCÓ / ACGAF - FORTS MUNICIPAL DE VILANOVA I LA GELTRÚ

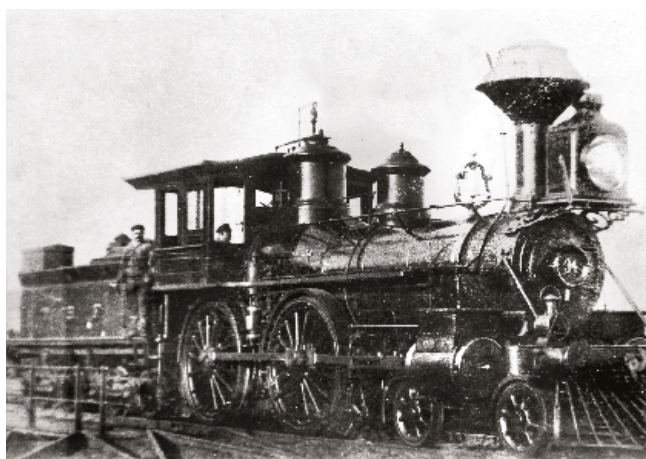
A la pàgina de l'esquerra, Francesc Gumà i Ferran en un oli d'Enric C. Ricart ubicat al Saló de Plens de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. En aquesta pàgina, a dalt, locomotora als tallers de Vilanova el 1881. A baix, locomotora *Barcelona*.



exultant, durant quatre dies irrepetibles, aplegant-se la inauguració del ferrocarril amb la protocol·lària arribada de moltíssimes autoritats en el tren comandat per la locomotora *Gumà*. Nogensmenys, Gumà, amb la finalitat de mostrar els moderns cotxes i màquines americans, havia invitat fins i tot el rei i diversos ministres,³⁴⁹ tot i que cap d'ells aparegué. Hi hagué tedèum d'acció de gràcies, grans banquets de celebració, concerts, balls, els Xiquets de Valls i focs d'artifici, certamen literari, primera pedra del monument al ferrocarril i a Gumà, primera pedra del monument a Tomàs Ventosa, primera pedra de la Biblioteca Museu Víctor Balaguer, i lliurament de Gumà a la ciutat del futur parc que duu el seu nom.

A part de la descripció dels festejos, Coroleu transcriu fins a 45 discursos pronunciats en el decurs dels quatre dies i dels diferents actes. Discursos optimistes, de celebració i lloança a l'obra feta, de reconeixement als seus autors i promotors, a Gumà en primer lloc i a Balaguer com a col·laborador imprescindible. També foren una lliçó de bones maneres, felicitant rivals amb els quals s'havien barallat fins feia pocs dies o tenien un conflicte larvat... En destaco alguns passatges que surten lleugerament de la tendència general.

El primer fou el brindis del governador Francisco Moreu –acabat de nomenar i que s'havia situat a favor del port i contra el ferrocarril– referint-se al



caràcter de ferro de Gumà, a qui no dubta a qualificar de «yankee català». El de Balaguer dedicat a les Corts espanyoles, agraint el consens en la ràpida tramitació de l'expedient inicial de la VVB i intentant aplanar el camí al segon dels Directes a Madrid, i també la felicitació al seu amic el governador, a qui també s'havia oposat pel mateix tema portuari. El de l'alcalde constitucional Josep Pollés i Oliver, que, «en considerar Gumà fill predilecte, el proclamava segon fundador de la ciutat»³⁵⁰ i afegia als dos protagonistes Pau Soler i Morell, president de la companyia, que havia consagrat a l'empresa una bona part de la seva copiosa fortuna, i «al personal de la companyia i milers de fills del poble que, amb l'exposició diària de les seves vides, havien perforat la cadena de muntanyes. Tots els vilanovins han vist passar pels nostres carrers immenses caravanes de treballadors que, deixant la placidesa de les vores de l'Ebre i les vastes planures del Baix Aragó, anaven, com en romeria, a assentar son campament a les vastes muntanyes del Garraf».³⁵¹ En el seu primer discurs, Gumà reconeixia que havia aconseguit el sùmmum dels seus desitjos: portar el ferrocarril a Vilanova, però que ara faltava el segon: arribar a Madrid, i que confiava en els seus amics per aconseguir-ho.

El segon dia hi torna el governador, brindant per l'il·lustrat i distingit enginyer Eusebio Page, el mateix que intervingué en el tema del port. El

SECCION DE VILLANUEVA A BARCELONA.

Sñen Guadú.

Cuadro de Servicio núm. 1.

Marcha de los trenes desde el día 2 de Enero de 1882.

VÍA ASCENDENTE.

DISTANCIAS		ESTACIONES.	Tren n.º 1.—Mixto, regular.						Tren n.º 3.—Omnibus-carros, regular.						Tren n.º 5.—Mixto, regular.						Tren n.º 7.—Omnibus-carros, regular.					
desde Villanueva.	inter-medias.		MARCHA.						MARCHA.						MARCHA.						MARCHA.					
			Horas de llegada.	Horas de salida.	Cruce-mentos — Número de los trenes.	Velocidad.	Tiempo para la tracción.	Horas de llegada.	Horas de salida.	Cruce-mentos — Número de los trenes.	Velocidad.	Tiempo para la tracción.	Horas de llegada.	Horas de salida.	Cruce-mentos — Número de los trenes.	Velocidad.	Tiempo para la tracción.	Horas de llegada.	Horas de salida.	Cruce-mentos — Número de los trenes.	Velocidad.	Tiempo para la tracción.				
Kilómetros.	Kilómetros.		Hrs.	Min.		Kilóm. por h.	Min.	Hrs.	Min.		Kilóm. por h.	Min.	Hrs.	Min.		Kilóm. por h.	Min.	Hrs.	Min.		Kilóm. por h.	Min.				
—	8'5	BARCELONA . . .		6.40		40	2	15		8.35																
8'5	7'4	Prat.	6.25	2	6.27	40	1	13	8.48	1	8.49	50	1	13	11.55	3	11.58	40	2	15	6.13	1	6.14			
15'9	7'4	Gavá.	6.40	2	6.42	40	1	8	9. 1	3	9. 4	+4.	50	1	12	12.11	3	12.14	40	1	13	6.26	4	6.27		
40'7	45'7	Castelldefels. .	6.50	3	6.53	+2.	30	5	9.11	4	9.12	40	3	25	12.29	2	12.34	40	1	8	6.34	3	6.37			
35'4	7'3	Sitges.	7.26	3	7.29	35	2	14	9.37	4	9.38	45	1	12	12.57	4	1. 1	+6.	30	5	33	7. 2	4	7. 3		
42'7		VILLANUEVA. . .	7.43						9.50						1.15				35	2	14	7.15				
		Mañana							Mañana						Tarde.							7.45				
Tiempo total.			1 ^a 33	40			11	83	1 ^a 45	6			6	69	1 ^a 35	12			11	83	1 ^a 45	6		6	69	

VÍA DESCENDENTE.

DISTANCIAS		ESTACIONES.	Tren n.º 2.—Mixto, regular.						Tren n.º 4.—Omnibus-carros, regular.						Tren n.º 6.—Mixto, regular.						Tren n.º 8.—Omnibus-carros, regular.					
desde Villanueva.	inter-medias.		MARCHA.						MARCHA.						MARCHA.						MARCHA.					
			Horas de llegada.	Horas de salida.	Cruce-mentos — Número de los trenes.	Velocidad.	Tiempo para la tracción.	Horas de llegada.	Horas de salida.	Cruce-mentos — Número de los trenes.	Velocidad.	Tiempo para la tracción.	Horas de llegada.	Horas de salida.	Cruce-mentos — Número de los trenes.	Velocidad.	Tiempo para la tracción.	Horas de llegada.	Horas de salida.	Cruce-mentos — Número de los trenes.	Velocidad.	Tiempo para la tracción.				
Kilómetros.	Kilómetros.		Hrs.	Min.		Kilóm. por h.	Min.	Hrs.	Min.		Kilóm. por h.	Min.	Hrs.	Min.		Kilóm. por h.	Min.	Hrs.	Min.		Kilóm. por h.	Min.				
—	7'3	VILLANUEVA. . .		6.—		35	2	44		8.20																
7'3	15'7	Sitges.	6.14	6	6.20	30	5	33	8.32	1	8.33	45	1	12	12.54	3	12.57	+5.	35	2	14	6.12	4	6.13		
29'0	3'8	Castelldefels. .	6.53	2	6.55	+1.	40	1	8.50	1	8.57	45	2	23	1.30	4	1.31		30	5	33	6.36	5	6.41		
30'7	7'4	Gavá.	7. 8	2	7. 5	40	1	13	9. 4	2	9. 6	+3.	50	1	7	1.39	2	1.41		40	1	8	6.48	4	6.49	
34'4	8'5	Prat.	7.18	2	7.20	40	2	15	9.18	1	9.19	50	1	13	1.54	4	1.55		40	1	13	7. 1	1	7. 2		
42'7		BARCELONA. . .	7.30						9.32						2.10				40	2	15	7.45				
		Mañana							Mañana						Tarde.							7.45				
Tiempo total.			1 ^a 35	42			11	83	1 ^a 42	5			5	67	1 ^a 30	7			11	83	1 ^a 45	8		5	67	

Las horas de los itinerarios se refieren á las del meridiano de Madrid.—Todos los trenes se compondrán de coches de 1.ª y 3.ª clase.

IMP. SUC. RAMÍREZ Y C.

A la pàgina del costat, a l'esquerra, tren conduït per la locomotora *Valls* amb cotxes Harlan. A la dreta, la *Carolina Soler Morell 34* de TBF. En aquesta pàgina, primers horaris entre Vilanova i Barcelona del 1882.



A la pàgina de l'esquerra, a dalt, l'estació de Vilanova el 1902. A baix, novament l'estació amb passatgers que s'esperen a l'andana. En aquesta pàgina, l'estació després de la doble via.



senador sitgetà Ramon Estruch parla del miracle científic que representa el ferrocarril. Joan de Torrents, vicepresident de la companyia, es desfà en elogis a Gumà: faltava un home que, a més de simpàtic i honrat, fos actiu, laboriós, entusiasta, emprenedor i reflexiu, i capaç d'ajuntar i congregar voluntats amb els que discrepaven. Ferrer i Vidal, oblidant que era membre del Consell de la Compañía de Ferrocarriles del Norte, aferrissada opositora del projecte madrileny de Gumà, també va tocar la vena personal del gerent fent referència al mateix esperit emprenedor del seu pare i plantejant una visió de Vilanova des del campanar de Sant Antoni, des d'on es contemplaven dues xemeneies fumejants, la fàbrica de la Rambla aixecada 46 anys abans i la locomotora que arrossegava el nou tren, que eren les que amagaven i explicaven tot el progrés de la vila: «Noteu, senyors, una gran coincidència. ¿Sabeu qui va aixecar la primera xemeneia, a qui pertanyia? Doncs pertanyia a la Societat del senyor Gumà i Companyia. Qui l'havia aixecat? D. Sebastià Gumà. ¿Sabeu qui ha estat l'autor de la segona? D. Francesc Gumà. Entre aquestes dues xemeneies està

el progrés de Vilanova; la primera és deguda a D. Sebastià Gumà, la segona, al seu fill. Visca D. Francesc Gumà, el fill de Vilanova!». Gumà agrai la deferència i va tornar els elogis a Ferrer remarcant que ell havia estat el millor i més avantatjat deixeble del seu pare, i que a ell es devia el gran desenvolupament industrial de la ciutat. A continuació repassà la història de la seva aventura ferroviària vilanovina, començant pel ferrocarril econòmic i les nombroses traves que hi trobà, havent de lluitar sol, i que al final desistí a favor d'un projecte de més envergadura i que finalment havia reeixit, havent aconseguit coses tan insòlites com emetre accions a la par. També va passar per moments en què els conciutadans l'abandonaren, però es mostrà orgullós d'haver doblat el capital als que es quedaren. I, en una clara referència a Rafaela de Torrents, principal accionista, acabà brindant per les principals dames de la ciutat que havien exposat els seus capitals, malgrat ser conscients del perill que corrien. En una altra intervenció, Balaguer recordà les angoixes i amargures passades amb Gumà quan les coses es torçaven, i la seva confiança i fe indestructible



A la doble pàgina anterior, estació provisional a Barcelona, al peu de Montjuïc. En aquesta pàgina, cessió del Parc Gumà, davant del Col·legi Samà, el 1882.



en arribar a Saragossa i a Madrid. El representant d'Obres Públiques a Barcelona, José María Faquinet, es va centrar a lloar la nova línia a Madrid, cridada a ser el nou eix de la xarxa de l'est d'Espanya i, comparant Gumà amb els dos capitosts de les altres dues –Rothschild, de MZA, i Pereire, de la Norte–, va afirmar que estava cridat a ser el «Rothschild espanyol». Per la seva banda, el director de la *Gaceta de Cataluña* l'anomenà l'almogàver dels temps moderns, el representant de la Renaixença, abundava en el qualificatiu de «yankee català», mentre el de *La Vanguardia* brindava per l'illa de Cuba. Eduard Llanas, el rector del col·legi dels Escolapis, recordà alguns protagonistes que ningú no havia anomenat: l'enginyer Cels Xaudaró, el secretari de Gumà i de la companyia, Agustí Pujol, i el principal contractista de les obres, el que va perforar el Garraf, Ramon Miralles. En una segona intervenció recordà el desaparegut primer marquès de Marianao, benefactor del seu col·legi. El senyor Casaña, rector de la Universitat de Barcelona, considerà notabilíssim que en unes festes com aquelles es donés espai a la cultura i se celebrés un certamen literari. Castellet, diputat per Valls,

felicità Vilanova en nom de Valls, dues ciutats unides en adversa fortuna, deixades en la soledat i aïllament pels errors del poder. Cristòfol Parellada, president del Círculo Villanovés, on se celebrà una de les grans vetllades, recordà que «ja no som tributaris d'altres pobles ni pretenem que altres ho siguin de nosaltres» i acabà essent premonitori: ja no estem condemnats a l'ostracisme, som lliures, «ja no estem confinats», i brindà per la senyora Rafaela de Samà. En els parlaments del certamen literari, Víctor Balaguer i el val·lisoletà José Zorrilla es dedicaren elogis mutus.

Deixem constància també, per l'especial vinculació amb el protagonista de la història, de l'acte de cessió del parc, que es produí el dia 1 de gener del 1882, després de l'escriptura notarial prèvia del dia anterior. Gumà havia adquirit a títol particular els 5.595 m² del recinte de l'actual Parc Gumà en traçar-se la línia del ferrocarril i, «com que en Salvador Samà havia llegat el col·legi de segon ensenyament aquí al costat, vaig considerar que els seus alumnes havien de gaudir d'un lloc espaiós i d'esbargiment que evités que cap futura edificació els encaixonés, així mateix que la població de Vilanova i la Geltrú tenia dret a un lloc

En aquesta pàgina, a dalt, estació de Barcelona de VVB. A baix, estació posterior al Morrot, a Barcelona, el 1915.





AUTOR DESCONEGUT / MFC

Sobre aquestes línies, estació del Morrot, a Barcelona, el 1915. A la pàgina de la dreta, a dalt, comboi de vapor a les Costes, amb doble via,

el 1952. A baix, Estació de França entre el 1929 i el 1935.



AUTOR DESCONEGUT / MFC



JOAN ARTIGUES CARBONELL / ANC - Fons JOAN ARTIGUES CARBONELL



A Samper s'encreuaven les línies de Madrid i Saragossa a Roda i de Gargallo a Escatrón. Projecte del 1880 d'Adrià Pàmies.

d'esplai i esbarjo per a tots ells».³⁵² Va reconvertir l'espai en un parc d'acord amb els cànons de l'època i n'efectuà la donació gratuïta sobre la base de determinats pactes, el més rellevant dels quals és la permanent dedicació de l'espai a l'objecte inicial i la seva permanent obertura al públic, actuant aquesta com a clàusula resolutiva de la donació. Inicialment s'hi donà el nom de plaça de Samà i posteriorment el de Parc Gumà.

EL PROJECTE DE LA LÍNIA DE MADRID I SARAGOSSA A BARCELONA

El projecte de Madrid porta data del 30 de setembre del 1881 i està signat per Cels Xaudaró i Francesc Gumà. Consta de set volums en bon estat: Memòria, Pressupost, Plànol, Plànol i Perfils Generals, Perfils Transversals, Perfil Longitudinal i Cubicacions. La Memòria³⁵³ és a l'Arxiu General de l'Administració, ubicat a Alcalá de Henares, i d'ella simplement em van facilitar una fotocòpia en blanc i negre de la portada. Els sis volums restants són a Vilanova, al Museu del Ferrocarril de Catalunya.

La Memòria fa referència a la Llei de concessió, a favor de VVB, de l'abril del 1880, signada pel ministre Fermín de Lasala. Comença amb unes consideracions generals: molta accidentalitat del terreny, voluntat de minimitzar la longitud i els pendents, i no enxiquir els radis dels revolts.

S'han estudiat diverses rutes que en total sumen 2.500 quilòmetres, en un passadís de cinquanta quilòmetres d'amplada. S'han vist altres estudis de ferrocarrils i carreteres, els plànols de Coello i els fulls que l'Institut Geogràfic està fent per al mapa d'Espanya.

I. Utilitat del ferrocarril. Amb els estudis fets, la disminució del trajecte Madrid-Barcelona és de cent quilòmetres. Amb la nova línia, les distàncies parcials des de Madrid serien: Madrid a Guadalajara, 51,8; a Trillo, 71,5; a Molina, 73,3; a Montalbán, 107,3; a Casp, 87,5; a Garcia, 73,4; a l'entroncament de Roda, 78,9, i d'aquí a Barcelona, 68 (que ja estaven en construcció). Total 611,815 quilòmetres enfront dels 712 existents.

El traçat permetria velocitats d'entre 60 i 70 km/h. El trajecte Madrid-Barcelona, parant només als llocs principals, tindria una durada d'onze hores, la meitat que l'actual passant per Saragossa. Es disminuiria el temps i el cost del transport, cosa que augmentaria els intercanvis comercials i beneficiaria els mercats de tota la Península. És previst que el cost per tona transportada es minorarà entre 10 i 20 ptes./km.

Narra els llocs i els principals productes que es fan en els llocs per on passarà: valls agrícoles, balnearis, boscos, mines... Entroncaria amb la seva

línia al Val de Zafán, on enllaçaria amb el trencall a Saragossa, travessaria l'Ebre a Garcia, passaria per Reus i arribaria a Roda.

Fa un repàs de les línies projectades anteriorment:

- El 1865, a la Memòria de la Sociedad Ordóñez y Soler del ferrocarril Madrid-Conca-Terol-Utrillas-Baix Aragó-Priorat-Reus, la distància era de 637 quilòmetres, però la crisi del moment tirà per terra el projecte, fallant les societats de crèdit que hi donaven suport. El trajecte Terol-Barcelona per Saragossa significava 593 quilòmetres i, si es passava per la proposada de Calamocha, serien 426 quilòmetres, 167 menys.
- La línia del Val de Zafán enllaçaria amb la de Saragossa-Escatrón i s'encreuaria amb la seva a Samper,³⁵⁴ cosa que milloraria molt la connectivitat de la conca carbonífera i rebaixaria el cost del carbó enfront de l'anglès, motiu pel qual el Govern subvenciona les línies mineres. Utrillas-Tarragona, 230 quilòmetres en lloc de 254.
- Lamenta que no hi hagi una línia que connecti Tarragona amb el Priorat i el Matarranya, sumides en la misèria per manca de comunicacions. Tarragona és el port més proper al mar des de Saragossa; la distància es reduirà a 244 quilòmetres.
- També parla d'una futura línia del Val de Zafán al Mediterrani. Passa per Alcanís, Gandesa i Tortosa fins a Sant Carles de la Ràpita. Però el port dels Alfacs manca de moviment comercial i la Ràpita no es pot desenvolupar a causa de la proximitat dels pantans del Delta i les emanacions palúdiques que generen. S'hauria d'anar a Tarragona i ho argumenten. El mateix passa amb Tortosa, que no té sortida comercial i cal anar a Tarragona.

Davant el panorama existent, resumeix els avantatges dels Directes: estalvien 97 quilòmetres entre Madrid i Tarragona i 58 de Madrid a Terol. Uneixen Madrid amb la conca minera d'Utrillas. Milloren la línia Utrillas-Val de Zafán i d'aquí, a la Mediterrània. Milloren Reus-Madrid i estalvien deu quilòmetres de Saragossa a Tarragona, i 44 a Barcelona, que passaria a sis hores de camí enfront de les onze vigents. Acaba replant que l'economia global per al país serà de 230 milions de pessetes.

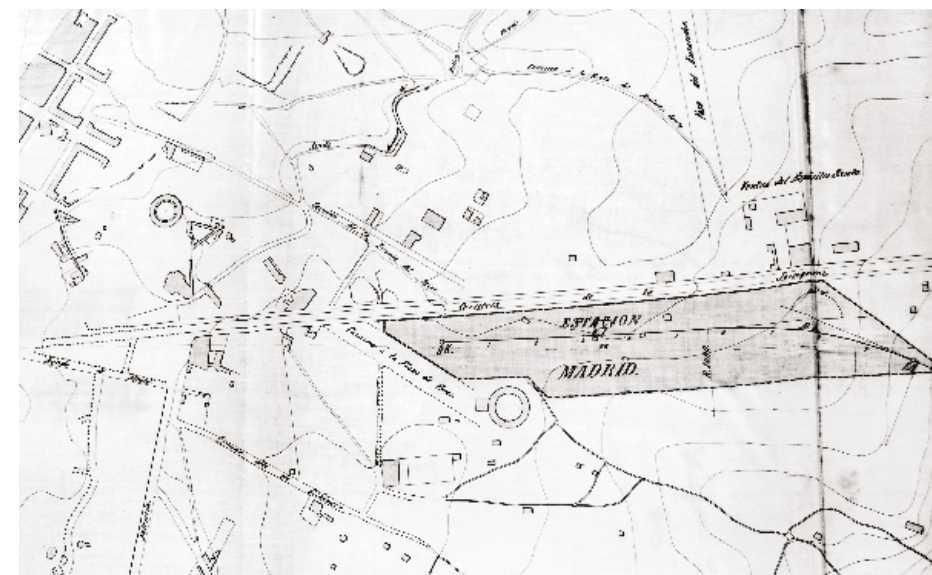
En definitiva, un cúmul de millores i estalvi de quilòmetres, de temps i de combustible, a part de la millor explotació de les conques carboníferes aragoneses i un millor abastiment dels centres de consum i industrials. Una presentació que havia d'enlluernar els possibles accionistes i al públic en general.

II. Descripció general del projecte. Segueix bàsicament el traçat d'una línia recta entre Madrid i Barcelona. Faran un túnel de set quilòmetres entre Reus i Falset, solució costosa però que és la millor. La serra (de l'Argentera) arriba a 700 metres d'altitud i la línia passarà per la cota 215 i tindrà 500 metres de càrrega a sobre. Empalmarà a Roda cap a Vilanova i Barcelona.

III. Condicions generals del traçat. Pendents. Haurien volgut un màxim de l'1% com a la línia de Vilanova, però en alguns llocs no hi haurà altre remei que anar més amunt. Hi hauria unes excepcions que arribaran a un màxim de l'1,3% (no valora les altures per on passa, cosa que tant s'havia combatut a la línia de Vilafranca, i no menciona que a la zona de Molina s'arriba a una cota de 1.100 metres). En el traçat horitzontal, adoptarien radis mínims de 800 metres; pocs baixen a 600 metres i excepcionalment a 500 metres.

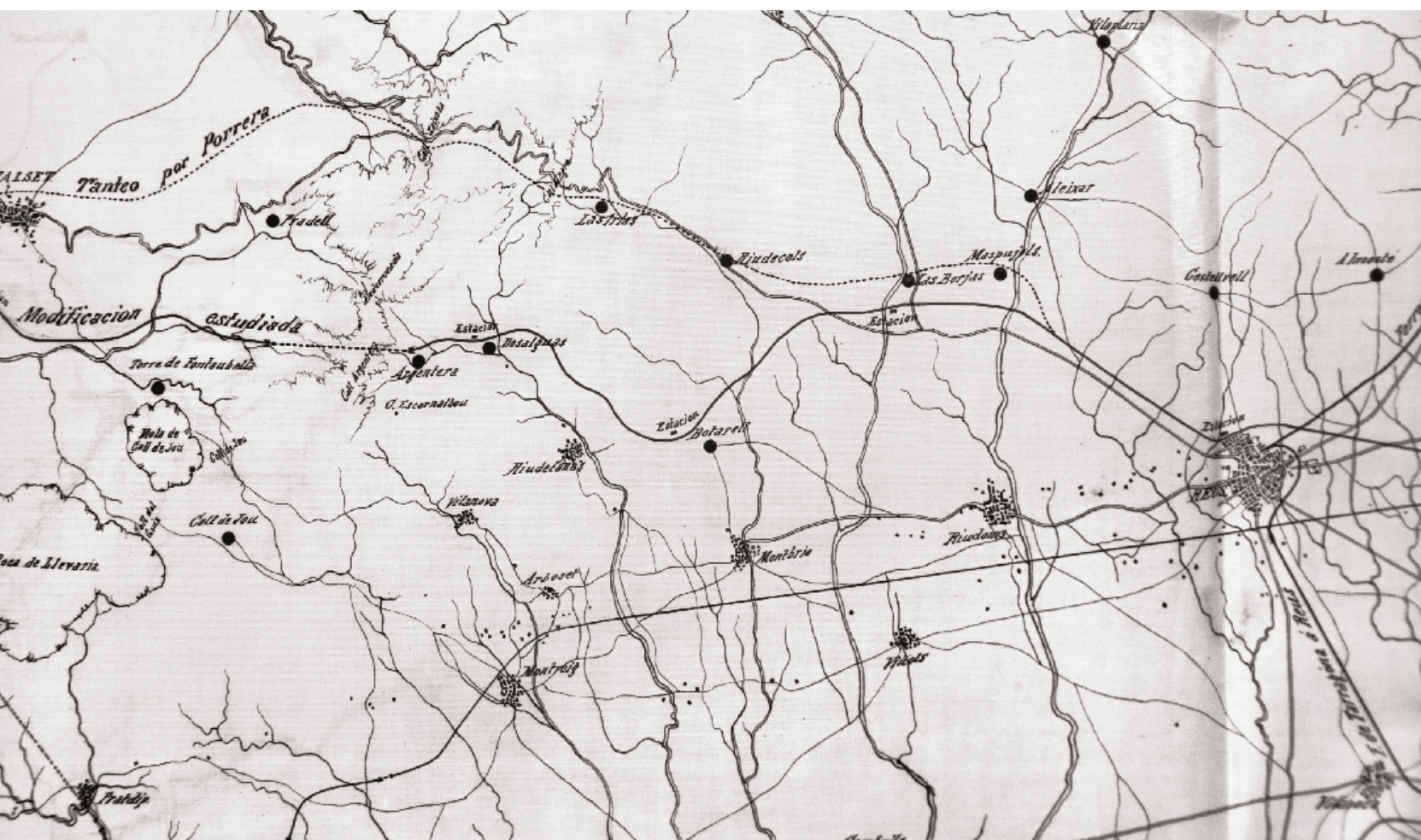


CELS XAUDARÓ / MFC - Fons PROJECTE FERROCARRILS DIRECTES DE MADRID



CELS XAUDARÓ / MFC - Fons PROJECTE FERROCARRILS DIRECTES DE MADRID

A la pàgina del costat, a dalt, plànol del traçat inicial pel sud de Reus i Pratdip, i, amb punts, el definitiu pel túnel de l'Argentera. A baix, les tres alternatives plantejades de Reus cap a l'Ebre el 1887. En aquesta pàgina, ubicació de l'estació a Madrid, a tocar del Parc del Retiro, el 1882.



CELS XAUDARÓ / MFC - Fons PROJECTE FERROCARRILS DIRECTES DE MADRID

IV. Secció transversal del camí. Seria suficient amb una única via.³⁵⁵ Les amplades dels desmunts, rasants, terraplens, túnels i ponts serien iguals que les de la línia VVB, ja acceptada i aprovada.

V. Obres de fàbrica. Pont de l'Ebre: altura de quaranta metres; set trams de ferro de cinquanta metres d'obertura cadascun, amb gelosies per salvar la llera del riu; disset arcs de 10,5 metres de llum. Els pilars de carreus fins més amunt que les majors crescudes del riu i de ferro fins a dalt.

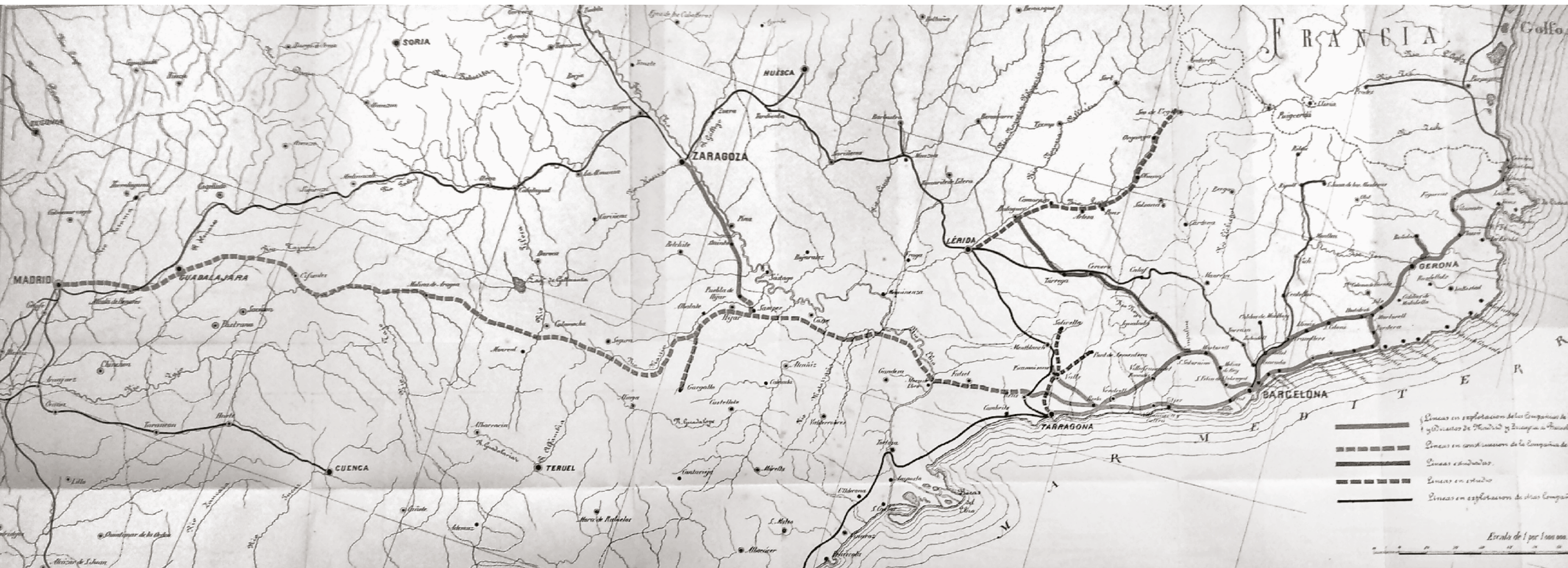
VI. Túnels. En total serien 144 túnels de llargades molt variables. Sumen 60.315 metres, que representen l'11% de la línia. El túnel de Pratdip, que tindria 7.700 metres (posteriorment seria substituït pel túnel de l'Argentera, de quatre quilòmetres), és la principal obra de la línia, la de més temps d'execució. Caldria començar-la al més aviat possible per no endarrerir el rendiment del conjunt del capital, que requerirà uns interessos de deu milions de pessetes anuals. El cost de construcció és més secundari que no pas el cost financer durant la construcció, ja que poden tardar uns tres anys i mig a executar-lo.

VII. Estacions. De Madrid al Catllar són previstes 49 estacions en els 543,8 quilòmetres de la nova estesa fins a Roda.

VIII. Sistema de via. El mateix que a VVB: model Vignole, carrils d'acer Bessemer de 31,8 kg/m, barres de set metres.

IX. Però acabava amb una afirmació peregrina que arruïnava l'anàlisi en profunditat del projecte: «La seguretat del gran rendiment de la línia ens estalvia la necessitat de presentar el quadre de producció del ferrocarril per deduir l'interès o el tant per cent de rendiment del capital invertit. El cost serà de 318.878 ptes./km, xifra menor del que han costat altres ferrocarrils». Sense cap més referència al tema econòmic.

Al volum corresponent al pressupost hi ha dos quadres de resum general de costos. Es pressuposta un 3% per a despeses imprevistes; un 6% per a direcció i administració; tres milions de pessetes de despeses generals; que es retribueixi al 6% anual el capital que es vagi desembutxant, cosa que totalitza en un 12% el cost dels interessos durant el període de construcció, que



MFC - Fons PROJECTE FERROCARRILS DIRECTES DE MADRID

Piànol de TBF amb el traçat de Madrid i Saragossa a Barcelona el 1887.

Resumen general

de los gastos de establecimiento del ferrocarril.

	Pesetas.
Expropiaciones	7.057.694
Esplanaciones	48.677.772
Túneles	34.205.219
Obres de fàbrica	19.022.519
Estacions	3.007.103
Cases de guarda	460.000
Via	15.072.845
Material estacions	1.939.720
Passos a nivell i variants	666.277
Material mòbil	8.079.600
Accessoris generals	946.070
Telegraf elèctric	246.013
Total costos directes	139.380.832
Imprevistos	4.199.424
Administració i direcció	8.650.811
Despeses generals, projecte i replanteig	3.000.000
Cost del projecte	155.231.067
12% interessos durant la construcció	18.523.728
Pressupost total	173.754.795

Director del Ferrocarril de Madrid a Saragossa

Director del Ferrocarril de Madrid a Saragossa

Pressupost de la línia de Madrid i Saragossa a Roda de Berà del 1881.

seguir els mateixos criteris, sense perjudici de modificar-les quan correspongui».

Segueix un apèndix estadístic amb els productes de cada municipi per províncies: Guadalajara, Terol, Saragossa, Lleida i Tarragona, expresant la població, classificació del sòl, producció, consum, importació i exportació. Tot per municipi i totalitzat per províncies. Però amb algunes llacunes. Per exemple: «Reus té molta activitat i seria molt difús fer-ne el detall i ens hem limitat només a la importació (1.260 tones sobre un total de 2.081 de la província) i exportació (1.720 sobre 12.258 provincials). Madrid tampoc no hi figura. Finalment, hi ha un quadre de la riquesa minera.

No es pot negar la bona visió general del projecte, que segur que va requerir una gran capacitat d'estudi i un laboriós treball de camp, per més que poguéis aprofitar dades i dibuixos de projectes anteriors. Però un projecte per al qual es necessitaria una gran quantitat de diners no pot deixar a l'aire el cabdal tema del finançament i de la rendibilitat del capital. Quan Gumà projectava i venia el projecte de VVB, sempre afirmava que es produiria una bona taxa de retorn del capital. En aquest cas, ni tan sols esmenta aquesta paraula, ni calcula la rendibilitat. Sembla que es conformi amb la rendibilitat social del projecte. I per conformar-se amb aquesta, necessitava disposar dels 173 milions que costava l'empresa, cosa que no era el cas. Tampoc és defensable que s'obviï una descripció més detallada del projecte amb l'excusa que és massa àrid o monòton, o al·ludint al fet que l'Estat no paga. Arguïa i destacava els avantatges de la nova línia respecte a les altres ja existents, però prescindia del cabdal aspecte financer.

Es plantejava un capital social de cent milions per emprendre una inversió pressupostada en 173 milions. I es començava comprant les accions de

Quadre 15. Pressupost de construcció del tram Madrid-Roda dels Directes de 543,8 km

Concepte	Pesetes	Ptes/km
Expropiacions	7.057.694	
Esplanació	48.677.772	
Túnels	34.205.219	
Obres de fàbrica	19.022.519	
Estacions	3.007.103	
Cases de guarda	460.000	
Via	15.072.845	
Material estacions	1.939.720	
Passos a nivell i variants	666.277	
Material mòbil	8.079.600	
Accessoris generals	946.070	
Telegraf elèctric	246.013	
Total costos directes	139.380.832	256.309
Imprevistos	4.199.424	
Administració i direcció	8.650.811	
Despeses generals, projecte i replanteig	3.000.000	
Cost del projecte	155.231.067	285.456
12% interessos durant la construcció	18.523.728	
Pressupost total	173.754.795	319.520

Font: Elaboració pròpia sobre la base del projecte dels Directes.

VVB destinant-hi una inversió inicial de quaranta milions, més la torna que poguéis correspondre per l'acabament de la línia i la liquidació als seus accionistes, en teoria fins a seixanta milions, per un tram Roda-Barcelona que ni tan sols estava integrat en el pressupost. Amb aquesta operació inicial quedaven només quaranta milions de pessetes per finançar el llarg viatge a Madrid (des de Roda) i Saragossa (de Samper a La Puebla de Híjar). És a dir, el projecte inicial ja comminava a recórrer com a gran font de finançament a les abans maleïdes obligacions o a successives ampliacions de capital, diluint la participació dels accionistes inicials. A més, garantia als accionistes un interès del 6% en el decurs de les obres, que havien de durar entre tres anys i mig i quatre anys. Per força, el pes dels interessos (18,5 milions en el pressupost) s'havia de menjar una bona part del magre capital viu que quedava.

La pràctica de l'època era anar posant en servei els nous trams que es completaven i, amb el seu rendiment, ajudar a finançar el projecte, però la magra demografia i activitat econòmica més enllà de Reus i fins a Saragossa o Madrid convertien en insignificant aquest recurs. D'altra banda, el rendiment de la conca carbonífera del Baix Aragó encara s'havia de demostrar, tot i que en aquell moment ajudava a crear expectatives. Malgrat tot, davant l'opinió pública, el projecte va aixecar entusiasme i fal·lera per subscriure'n les accions. Les lloances de la premsa local per on circularia la línia i la barcelonina foren més que evidents; el primer paquet de 20.000 accions posades al mercat foren subscrietes d'una manera mai vista... Però escassejaren les anàlisis en profunditat i pocs es qüestionaven les preguntes fonamentals: hi havia prou capital disponible per completar tan magna inversió? Quin seria el rendiment d'aquest capital?



RAMON ROZADA SUÁREZ / AMV

A l'esquerra, tren amb
«Carolina» a Valls el 1883.

PERÍODE D'EXPLOTACIÓ DE LA LÍNIA, 1882-1886

ELS ANYS TRISTOS

Des del 1844, el Banc de Barcelona tenia capacitat per emetre bitllets, just quan comencen a córrer les accions i valors en el mercat financer. Manuel Girona el comandava i gestionava d'una manera molt cautelosa i conservadora, cosa que no contribuïa en excés a l'expansió creditícia ni a la creació d'empreses ni de riquesa. El 1874 es crea la sucursal del Banc d'Espanya a Barcelona amb un capital de cent milions pessetes i la capacitat d'oferir crèdit fins a cinc vegades el seu capital, cosa que porta a una expansió desconeguda de la massa monetària en circulació. Segons dades de Ferré,³⁵⁶ en el Quadre 16 veiem l'extraordinari increment de tres factors d'aquesta massa –que en el bienni 1879-1881 es multiplicà per 3,5–, per contraure's a continuació. Fins a finals del 1881, l'exageració de les expectatives econòmiques es va veure afavorida pel massa fàcil recurs al crèdit, que va encegar els especuladors en una espiral alcista sense suport real.

Joan Hortalà³⁵⁷ ofereix aquesta visió general del mercat financer barceloní d'aquella època: «[...] A partir del 1878, la borsa reacciona i comença un procés alcista que situarà l'índex general el novembre del 1881 a 360,4 punts, el més alt de tota la història del mercat lliure [...] Els inversors van prenent cada vegada més i més

posicions especulatives, en oblit progressiu de l'incentiu del dividend, que havia estat l'atractiu en el període immediatament anterior [...] L'entrada d'empreses a cotització és important [...] El gruix del capital de l'economia s'encamina cap a la borsa, on busquen finançament (i sovint l'hi troben) projectes inversemblants i “negocis de paper”. Es contractava gairebé tot el dia [...] a la Llotja, al Casino Mercantil del carrer d'Avinyó, a la Llotja Català de la rambla dels Caputxins, fins i tot en places i cafès [...] En el sector ferrocarrils, són dotze les empreses que entren a cotitzar».

Un article a *La Vanguardia* del 8 de desembre del 1881 havia de ser premonitori: «Com si Mercuri [déu del comerç i dels negocis en la mitologia romana, una estàtua del qual ornava la seu del Banc de Vilanova] presidís els destins d'aquest país, s'ha apoderat de nosaltres un verdader frenesí pels negocis [...] No és febre, és un vertigen, un deliri insensat [...] hom no pot acostar-se a un cercle [...] sense que fereixin les orelles els més animats i saborosos comentaris sobre l'assumpte del dia, les operacions de Borsa. No us preguntaran [...] com esteu sinó com està [...] d'aquí aquest eixam de Bancs i altres societats de crèdit que han sorgit per art d'encantament en molt poc temps [...] Què és això? Hem perdut el seny? [...] Quina malaltia patim?».³⁵⁸

Quadre 16. **Evolució d’alguns factors d’oferta monetària a Barcelona 1879-1883**

Any	Circulació de bitllets	Pagarés de préstecs en garantia del Banc d'Espanya	Préstecs de bancs privats	Sumatori factors d'oferta monetària	1879=100
1879	32,5	21,9	4,6	59	100,0
1880	49,3	43,3	30,7	123,3	209,0
1881	79,3	69,9	55,6	204,8	347,1
1882	77,2	37,3	35,3	149,8	253,9
1883	35,6	21,4	39,4	96,4	163,4

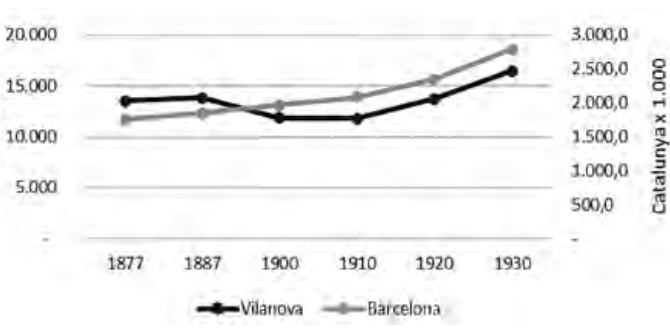
Font: FERRÉ, *La febre d’or...* i elaboració pròpia.

Quadre 17. **Evolució demogràfica Vilanova vs Catalunya**

Any	Vilanova	100 = 1877	Catalunya x 1.000	100 = 1877
1877	13.521	100,0	1.752,0	100,0
1887	13.811	102,1	1.843,5	105,2
1900	11.856	87,7	1.966,3	112,2
1910	11.791	87,2	2.084,9	119,0
1920	13.720	101,5	2.344,7	133,8
1930	16.459	121,7	2.791,3	159,3

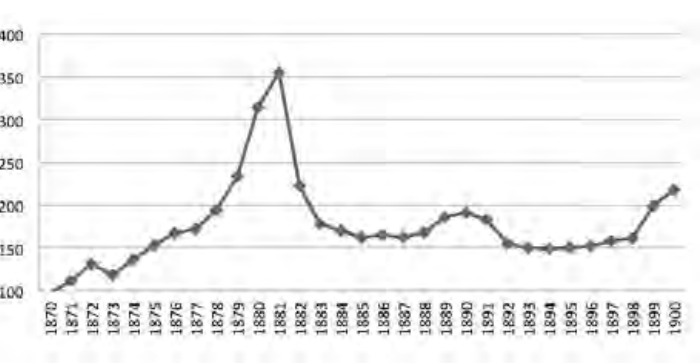
Font: Censos i padrons municipals i *Estadísticas Históricas...*, *op. cit.*

Tornem a Hortalà: «Aquest clima d’eufòria irracional es va truncar de la mateixa manera que havia aparegut. El cicle real, com no podia ser d’una altra manera, es va imposar sobre el cicle financer i al primer indici de canvi, el castell de cartes es va ensorrar. L’any 1885, l’índex general havia retrocedit fins a 161,65 punts [...] El pessimisme que va seguir a la detonació baixista va ser important [...] El canvi de direcció cíclica internacional va tenir lloc a mitjan gener per una qüestió aparentment tan subtil com una desacceleració, que inicialment semblava transitòria, ocorreguda en el mercat de París. El que allí va ser un toc d’atenció, aquí va ser una traca, a conseqüència d’una inesperada, dràstica i important restricció del crèdit. En un mercat alcista, i com que no es disposava de la liquiditat provinent del préstec, es va iniciar una voràgine venedora que va tallar de soca-rel l’alegria anterior i va relegar l’activitat a set anys de penúria. La xifra de 132 valors cotitzats durant la febre d’or, no tornaria a recuperar-se fins a principis del segle següent».



Però, segons Albert Virella,³⁵⁹ ja durant el 1881 aquesta febrada centrada en la borsa havia conviscut amb una crisi latent paral·lela a la foguera de la burgesia. Aquell any «eren tants els obrers sense feina, que el pare Llanas, al Diario, va fer una crida per al recapte de fons per a l’auxili dels parats [...] L’Ateneu tenia més de 800 socis, però la Caixa d’Estalvis només assolia el nombre de 248 imponents, amb una mitjana de dipòsits d’unes 300 pessetes per cap. Això era l’any de màxima esplendor del segle XIX [...]». Llavors, com ara, mentre els uns gaudien de la bonança i aprofitaven per acumular propietats i riqueses, els altres es veien abocats a la misèria, incrementant-se les desigualtats en paral·lel al creixement i l’espetec de les bombolles; la manca d’equitat en la distribució de la renda ve de lluny. VVB va cotitzar a Barcelona en el període 1880-1882, el Banc de Vilanova començà a cotitzar el 1881 i fins al 1913, els Directes començaren oficialment el segon semestre del 1882 fins al 1894, i TBF, que es quedà la companyia, del 1882 al 1901,

Evolució de l’índex de la Borsa de Barcelona 1870-1900



quan fou absorbida per MZA. Amb referència al tema ferroviari, Hortalà hi posa també el seu comentari: «Al marge de contractacions borsàries esporàdiques, el gruix del negoci [ferroviari] barceloní es concentra en les accions de TBF (Tarragona-Barcelona-França), entusiasmada a avançar a través de la construcció del tram Reus-Casp [de la línia cap a Madrid que s’havia quedat en absorbir els Directes], que, alhora per dificultats tècniques i financeres, suposarà a la llarga la seva fallida i posterior adquisició per part de MZA».

Oferim una gràfica de l’evolució de l’índex de la Borsa de Barcelona en el període 1870-1900 a partir de les dades del mateix estudi. El pic extraordinari de l’esclat de la febre d’or del 1881 no es recuperà fins 46 anys més endavant, el 1927. A Vilanova, aquesta greu crisi financera afectà durament els patrimonis locals i s’afegí a la finalització de les obres del ferrocarril, amb una forta repercussió en la demografia de la vila. La sotragada de principis del 1882 no fou de curta durada. El marasme econòmic i demogràfic durà ben bé tres dècades, i, si bé la població de Catalunya creixia amb suavitat, només a ritme vegetatiu, Vilanova perdé gairebé dos mil habitants més enllà del creixement natural esperable, i no començà a recuperar-se fins a la dècada del 1910. Al Quadre 17 i al gràfic que l’acompanya es pot veure la diferent evolució demogràfica que seguiren Vilanova i Catalunya en el període 1877-1910, d’acord amb els censos oficials. Mentre la primera perdia un 13% de població, Catalunya en guanyava un 19%. Mentre el país rebia les primeres

Quadre 18. **Fusos i telers dels centres de producció tèxtil (1871-1895)**

Anys	Fusos	Telers
1871	53.882	1.238
1875	46.174	1.215
1880	55.864	1.407
1885	70.878	1.793
1890	55.584	1.672
1895	56.408	1.542

Font: Matricula industrial. MARTÍ, *Vilanova i la Geltrú...*

onades migratòries de la resta de la Península, Vilanova ni tan sols aconseguia mantenir el creixement vegetatiu de la població. Lògicament, les raons havien de ser econòmiques. D’acord amb les estadístiques, el sector tèxtil local aguantà mantenint la seva estructura bàsica amb les set fàbriques que coneixem, i a les quals encara s’incorporà cal Ganeta. El Quadre 18, elaborat per Martí, dona idea de la relativa estabilitat i fortalesa del tèxtil en el període que ens ocupa. Però la imatge és prou equívoca... Com ell mateix assenyala, en aquest període, «les fàbriques són precisament notícia per la contínua suspensió dels treballs».³⁶⁰ Els alts i baixos foren continus a causa de diversos factors relacionats amb el sector: el carbó, que, després de fracassar tots els intents de rendibilitzar explotacions més properes, havia de continuar amb les importacions angleses; el lent declivi del tipus de canvi de la pesseta enfront de la lliura esterlina; la competència amb les filatures mogudes amb millors recursos energètics, com l’aigua del Llobregat i del Ter; la lluita contínua pel proteccionisme; el baix consum de l’Espanya interior, que patia les conseqüències de les importacions de cereals a més baix preu; el tractament fiscal del comerç amb les colònies o els repetits conflictes obrers/patronal. Virella diu que, en tota la dècada 1881-1890, no es posà cap indústria (tèxtil) nova. La fàbrica de paper del carrer de la Unió fou de les poques que s’instal·laren en el període, el 1886,³⁶¹ mentre que la fàbrica de merinos del carrer de l’Aigua suspenia pagaments el 1890.³⁶³ I també:³⁶⁴ «Els

darrers quinze anys del segle foren per a Vilanova una veritable tragèdia, de la qual tocà la pitjor part a la classe treballadora. Les fàbriques tantost estaven parades com engegaven per curtes temporades. El problema dels obrers sense feina es convertí en endèmic. El 1888 els obrers sense feina són uns 3.000 [...] no mancaven falsos profetes, com mossèn Pere Palau i Godoy, rector de la Geltrú fins al 1897, que un bon dia va vaticinar que els llops passarien pel mig de la Rambla i que pels carrers de Vilanova hi creixerien herbes».

Raimon Soler aporta dades de les llicències d'obres (majors i menors) concedides a Vilanova:³⁶⁵ d'entre 35 i 40 llicències anuals en el període 1871-1885 es baixà a la meitat el 1886-1890 i pràcticament desaparegueren a la dècada del 1890.

Vilanova i la comarca, malgrat la industrialització, tenien encara un fort substrat agrícola i comercial, i la raó de l'estancament també calia trobar-la en la viticultura i en el comerç dels seus productes. Repassem els factors estructurals que s'entrellaçaren.

1. L'agricultura i el comerç. Virella assenyala que, en el període 1883-1888, patiren la plaga del míldiu. També que el preu del vi davallà de 50 ptes./carga el 1885 a 35 el 1889 i hi afegeix que, segons Mas i Perera, a la dècada del 1890 cotitzava entre 7 i 28 pessetes i la producció es podria haver reduït un 50%. I a continuació es fixa en el tràfic des de la platja assenyalant una decadència del comerç marítim més que evident.³⁶⁶ La posada en marxa del ferrocarril per Vilafranca suposà una sotragada a aquest tipus de comerç (1866-1870), però a la llarga, com veurem, sembla que prevalgueren altres factors. La crisi de la vinya i del comerç portava implícita la crisi de la indústria dels boters. Martí assenyala que «A la matrícula

industrial, el nombre de tallers de boteria que cotitzaven arribà a ser 107 el 1875, en plena expansió de la plaga de la fil·loxera a França i de l'eufòria del negoci dels vins al nostre país, tornà a rondar la quarantena a la dècada del 1880, recuà a la vintena en la del 1890, i desaparegué pràcticament del mapa fiscal a partir de començaments del segle xx».³⁶⁷ A què es devia tot plegat?

França, avançada la dècada del 1880, lentament s'anava recuperant de la fil·loxera mitjançant la replantació de les seves vinyes amb peus americans; d'altra banda, l'insecte s'expandeix per Catalunya a la mateixa dècada, començant per l'Empordà i arribant al Penedès cap al final d'aquesta, quan la superfície de vinya plantada era al màxim històric. Segons Soler,³⁶⁸ entre el 1889 i el 1920, Vilanova perd el 40% de superfície de vinya conreada, cosa que ja no recuperaria mai més. La plaga va crear un problema social pel fet que predominava el controvertit contracte de rabassa morta: en morir els ceps, els propietaris expulsaven els rabassers convertint-los en parcers. El 1905 només quedava un únic representant de les nissagues exportadores a la platja, Francesc Font i Gumà.

Remei Vendrell³⁶⁹ explica que la fil·loxera es va conèixer amb anticipació i inicialment es prengueren mesures precautòries, unint-se pagesos i tècnics per afrontar-la, a Vilanova sota la direcció de Teodor Creus. El 1885, la producció de vi i l'exportació encara van créixer en relació amb el 1884, però Creus ja advertia els pagesos que no es fessin il·lusions i es desenganyessin, vist el que passava a les comarques veïnes. Així, tot i ser un dels llocs més tardans a arribar-hi, l'agost del 1886 la plaga ja era a les vinyes de la comarca. Calgué arrencar els ceps, deixar reposar el terreny

durant set o vuit anys abans de replantar-los amb peus americans, immunes a l'insecte, i emplantar-los al cap d'un o dos més. En total, es tardava de vuit a deu anys a tornar a produir, cosa que contribuï en gran manera a la llarga durada de la crisi agrícola. Vendrell diu que a Vilanova, l'any 1886, hi havia 600 pagesos i el 1903 menys de la meitat, i que el 1900 no es ven gens de vi. La producció es recupera tímidament el 1901, amb la producció de 7.410 cargues.

2. Les comunicacions terrestres. La modernització de comunicacions terrestres entorn de Vilanova fou extremadament lenta. El primer camí carreter entre Vilanova i Vilafranca s'havia construït el 1759 i durant dècades va ser la principal artèria que va nodrir de vins i aiguardents l'embarcador de Vilanova, que era el port natural de la regió, més enllà del que generaven les vinyes de la comarca. Al cap del temps, el camí estava molt malmès, malgrat ser una infraestructura vital, «per aquest motiu, la principal demanda sobre infraestructures que va mantenir Vilanova durant la primera meitat del segle XIX va ser la construcció de la carretera de Vilanova a Vilafranca, que després es va ampliar a Igualada», on arribà el 1883. «No tants esforços es van abocar amb l'altra via terrestre que es va acabar construint gairebé en paral·lel al ferrocarril: la carretera de les Costes del Garraf. El primer projecte de carretera per les Costes data del 1820 [...] Tanmateix, no s'hi va fer res [...], de manera que van ser els ajuntaments de Sitges i Vilanova que, per tal de donar feina a un gran nombre d'aturats, van construir el tram entre ambdues poblacions [...] Finalment, quan Melcior de Palau va presentar el seu pla de carreteres provincial l'any 1878, la carretera gairebé estava acabada».³⁷⁰ I Soler és prou explícit, «mentre no existí la possibilitat del

ferrocarril, la millor alternativa per al transport de mercaderies cap a Barcelona fou el marítim. Tot i no disposar d'un port, a mesura que augmentava el comerç de productes vínics al llarg del segle XIX, Vilanova es va convertir en el centre neuràlgic del comerç de vins de Catalunya, i Barcelona va absorbir la major part de les relacions que tenia la vila. Aquestes foren tan intenses que, fins i tot després de la construcció del ferrocarril de Vilafranca, el nivell de les expedicions de mercaderies des de la capital del Garraf no va decaure significativament». Per completar el mapa de comunicacions, el 1891 s'inaugurà el pont sobre la riera de Ribes mentre que, per ponent, el 1894 la carretera arribava a Cubelles. Tardaria encara uns anys més per connectar amb Calafell i, terra endins, a finals de segle ens unia a l'Arboç. Altrament, el servei telefònic es connectava a la vila el 1895.

3. El port. Vilanova havia pujat al tren però havia perdut el «tren» del port. La prosperitat de l'embarcador de Vilanova arribà a les més altes cotes quan es convertí en el port del Penedès, a la segona meitat del segle XVIII i una bona part del segle XIX, però en el darrer terç d'aquest cresqueren els problemes. Al dolent i insuficient camí de Vilafranca li creixien els competidors: el camí ral de Tarragona a Barcelona per l'interior es convertí, primer, en carretera i, el 1865, en ferrocarril. Decisiu fou també l'increment de la navegació de vapor, per a la qual no estava adaptada la platja vilanovina, amb la consegüent pràctica eliminació del tràfic marítim directe amb les Antilles.³⁷¹ En definitiva, l'activitat de la rada vilanovina primer fou xuclada tímidament pel ferrocarril de Vilafranca, després pel de Vilanova i, en paral·lel, segada per la crisi vitícola i absorbida pel port de Barcelona, més potent i modern, i nodrit per la

confluència de totes les línies ferroviàries i principals carreteres del país.

Tot i que les obres de la línia fèrria local es van dur a terme amb més rapidesa del que era habitual i sense retards, la idea motriu de Gumà (connectar els productes de Vilanova amb el port de Barcelona mitjançant ferrocarril) va fer tard. El mateix 1875, quan crec que se situa el punt d'inflexió en la prioritat del promotor, era evident que Vilanova no disposava de prou capital (ni financer ni tampoc humà) per emprendre els projectes ferroviari i portuari simultàniament, i, amb Gumà al capdavant, optà pel primer. Quan s'inauguren la carretera i el ferrocarril per la costa, la línia de l'interior fa setze anys que funciona i, en aquest termini, Barcelona i el seu port van créixer amb intensitat, la capital es feu més capital.

Joan Alemany³⁷² cita les teories d'Ildelfons Cerdà del 1859 sobre els principis fonamentals que ha de satisfer la reforma de la ciutat: «En tota ciutat marítima és el port el seu centre d'acció [...] Allà s'acumulen i d'allà parteixen per als diversos punts del globus les produccions destinades a l'exportació; allà es dirigeixen tots els articles d'importació». També la connexió del port amb el ferrocarril era emfasitzada, «en rigor totes les estacions dels camins de ferro haurien d'estar al voltant del port [...] el port o estació de les vies marítimes hauria d'estar en contacte immediat amb les estacions de les vies terrestres». Una teoria que va recollir Gumà però no per aplicar a Vilanova sinó al port de Barcelona. El de Vilanova mai no va acomplir la funció que assignava Cerdà simplement perquè no hi era; hi havia una platja més o menys abrigada i no va ser capaç de concentrar prou atracció per generar la inversió

necessària, entre d'altres motius a causa de la proximitat de Barcelona.

Altrament, tampoc resulta just afirmar que la gran revolució en els transports al segle XIX va ser protagonitzada pel ferrocarril. De fet, la protagonista bàsica fou la màquina de vapor. A partir d'ella neix el ferrocarril, però no solament aquest. La navegació marítima propulsada per aquesta màquina s'anà implantant al llarg del mateix segle i va arribar a dominar la vela en les dues darreres dècades. Alemany assenyala l'any 1882, punt en el qual, a Espanya, l'arqueig total dels vapors superà el dels vaixells de vela. I la implantació dels vaixells de vapor va dur vaixells de ferro més ràpids, més fiables en les durades de les travessies i, sobretot, més grans, amb unitats que a finals de segle ja desplaçaven més de 10.000 tones enfront de les mil a què arribaven els velers. I que necessitaven també grans inversions en ports més grans, res a veure amb el fondeig a la platja de Vilanova.

4. El port de Barcelona. A partir de l'experiència del port de Londres, els grans ports anaren modernitzant-se mitjançant un extraordinari «creixement global de la superfície de servei, la construcció de nous sistemes de molls, el creixement de la capacitat d'emmagatzematge d'una quantitat creixent de productes i la dotació de nous mitjans de càrrega, de manipulació i de trasllat de les mercaderies».³⁷³ Les grues manuals s'instal·laren als molls de Barcelona a la dècada del 1860 i gradualment foren mogudes per màquines de vapor o hidràuliques, substituint els braços i les espatlles. També es construïren dipòsits comercials i el ferrocarril s'introduí definitivament en aquest i en altres ports, cosa que va augmentar l'eficiència en el transport.

La Junta d'Obres del Port es creà a Barcelona a finals del 1868 i a principis de la dècada següent començà a notar-se la seva acció en la millora en les instal·lacions,³⁷⁴ en què les operacions de càrrega i descàrrega guanyaren eficiència. També hi contribuï l'entrada en servei, el 1875, del moll de Sant Bertran, gestionat per una empresa privada, i la repercussió de l'obertura del canal de Suez (1869), que afavoria els grans ports mediterranis enfront dels atlàntics.³⁷⁵ Segons Fabre i Huertas, «també van tenir importància els importants danys que va sofrir el port de Cartagena el juliol del 1873 durant la revolució cantonalista [...] Part del tràfic va haver de ser desviat temporalment a Barcelona».³⁷⁶

5. El creixement de Barcelona. El seu port cresqué en paral·lel al creixement dels habitants de la ciutat, que ho feren un 53,8% en 23 anys (1877-1900), mentre en el mateix període Catalunya en guanyava només un 12,2% i Vilanova en perdia un 12,3%. Una gran concentració de població a la capital catalana, que absorbia i centralitzava el creixement econòmic de tot el país.

Hi hagué dos factors que incidiren decisivament a favor del progrés i el desenvolupament de la ciutat de Barcelona. D'una banda, la Guerra dels Deu Anys a Cuba empenyí a repatriar persones i fortunes del Carib a Barcelona; de l'altra, la Tercera Guerra Carlista (1872-1876) feu el mateix en alguns pobles i ciutats catalans, particularment a Vilanova envers Barcelona, amb la particularitat que en ambdós casos els migrants eren persones de possibles.

Rodrigo Alharilla³⁷⁷ cita alguns autors de l'època. Valentí Almirall apuntava el 1889 que «Les ciutats més florents d'Espanya deuen una gran part de la seva prosperitat als capitals amassats a

Amèrica [...] i importats després a la península [...] La part nova de la ciutat de Barcelona [...] és deguda quasi en la seva totalitat als *indianos* i als *americanos* que durant la guerra de Cuba [1868-1878] i la gran crisi que vingué després van aconseguir les seves fortunes i van tornar a establir-se entre nosaltres. Quan es recorren els carrers, amples i llargs, encara a mig edificar, de la Barcelona nova, es poden apreciar fastuoses i elegants construccions [...] Els *nababs*, arribats d'Amèrica, i alguns arribistes de la borsa són amos de la majoria o, millor dit, de la gairebé totalitat de tan sumptuosos edificis».³⁷⁸ També un llibre de memòries de Francesc Puig: «Fins a l'any 1870 [...] la construcció es feia lentament; però a partir d'aquesta data agafa una gran volada, afavorida per la guerra separatista de Cuba i, més tard, per la guerra carlista. Aquestes dues calamitats afavoriren l'increment de l'Eixample, ja que foren en gran nombre les famílies benestants de Cuba, Puerto Rico i de moltes poblacions de Catalunya que, fugint d'aquells horrors, vingueren a Barcelona, i aprofitant el moment en què encara els terrenys eren barats, i no cares les construccions, invertiren els capitals edificant les seves llars a l'Eixample».³⁷⁹ I tot plegat va revitalitzar enormement l'economia de la capital catalana, ja que la inversió immobiliària fou un dels sectors preferits pels *indianos*.

6. Les relacions colonials. Vilanova, que havia viscut l'esplendor del repatriament de capitals acumulats a les colònies que s'invertien o es gastaven en una banda o altra, patí de cop i volta l'estroncament d'un flux que ja no recuperaria. I no solament això, sinó que també molts *americanos* retornats a la vila posseïen propietats o participacions en valors de companyies cubanes que s'anaven enfonsant en paral·lel al declivi de

l'economia antillana. Diversos patrimonis vilanovins veieren com els seus títols cubans passaven a ser lletra morta.

Per la correspondència cubana dels germans Gumà sabem que la crisi dels mercats colonials era profunda. Afectava no solament la perla del Carib sinó també el comerç amb l'Amèrica del Sud, tant del vi com de tèxtils o productes colonials. La pèrdua de les últimes colònies de l'Imperi el 1898 fou només el darrer episodi d'un decandiment que durà trenta anys.

7. El comerç internacional. Els tractats de comerç amb França i Anglaterra facilitaven l'exportació de vins espanyols a canvi de la més fàcil introducció aquí de les seves manufactures. En paral·lel, els americans del nord comencen a exportar cereals a Espanya a preus competitius, cosa que afectà la capacitat adquisitiva de les zones cerealístiques espanyoles, que eren destinatàries dels tèxtils catalans.

8. La conflictivitat obrera. El moviment obrer local –que ja havia donat mostres de la seva capacitat d'organització i combativitat en diverses ocasions anteriors– s'organitzà amb solvència a la dècada del 1880 mitjançant la preponderància del sindicat de les Tres Classes de Vapor, comandat en aquell temps per Josep Juliachs i Ferrer (1849-1911), militant del Partit Federal, en el qual el 1885 presidia el comitè polític.³⁸⁰ Fou aquest any quan es produí el sonat tancament de l'emblemàtica fàbrica de Mar –la de Josep Ferrer i Vidal–, que durà sis mesos, entre d'altres greus incidents. L'incendi d'aquesta factoria el 1889 i la posterior mort del propietari el 1893 marcaren l'inici de la seva davallada.

9. La conclusió de Virella. L'historiador vilanoví ja ho vaticinà fa anys: «El ferrocarril del 1881 tant servia per venir a Vilanova com per fugir-ne. I en els anys de la nostra decadència tenia –sembla– més atractiu el camí de sortida».³⁸¹ La migració cap a les Antilles ja no era moda però l'atracció de la capital catalana i el seu progrés industrial eren irreprimibles. La migració de vilanovins a Barcelona, iniciada arran de les guerres carlines, s'ajudà de la millora de les comunicacions i perdurà amb aquestes.

LA CRISI

A mitjan gener del 1882, les *Vilanoves* i les *Directes*³⁸² començaren a flaquejar en la seva cotització. Les primeres passaren de 197 a 170 enters a partir del dia de Reis i les segones, tot i que encara sense cotització oficial, aviat perderen la paritat. A finals de febrer, les *Vilanoves* ja havien perdut tot el seu guany i cotitzaven a la par, és a dir, a 500 pessetes. El mateix mes, quan vencia el tercer dividend passiu de les noves 20.000 accions dels Directes (que completava un desemborsament del 25%), es feu evident que la companyia anava contracorrent, ensopegant amb la brusca caiguda del mercat. El Consell tingué problemes per cobrar aquest dividend i quan, el segon semestre de l'any, un cop bescanviades les *Vilanoves* per les *Directes*, aquestes sortiren al mercat oficial, aviat caigueren fins a 55 enters. A partir d'aquí, el valor ja no recuperà mai més la paritat, cotitzant entorn del 30% durant anys i tocant mínims a principis del 1886.³⁸³ En poques setmanes tot se n'anà en orris.

Si ens fixem en el Banc de Vilanova, el juliol del 1881, quatre mesos després de constituir-se, procedí a un inusual i imprudent repartiment de dividends del 5% del capital desembutxacat. L'octubre

Quadre 19. **Evolució demogràfica Vilanova vs Barcelona**

Any	Vilanova	100 = 1857	Barcelona	Índex
1877	13.521	100,0	353.853	100,0
1887	13.811	102,1	405.913	114,7
1900	11.856	87,7	544.137	153,8
1910	11.791	87,2	595.732	168,4

Font: Censos i padrons municipals.



següent, abans del canvi de raó social en el ferrocarril, adquirí 3.713 accions de VVB, amb les quals acudí a les enfervorides junta de dissolució de VVB el 15 d'octubre del 1881 i a la constitutiva dels Directes del mes següent. Aquestes decisions provocaren l'alça dels seus títols a borsa, cotitzant a finals d'any bastant per damunt de la par, en paral·lel a la cotització de la mateixa VVB. Després del crac del gener del 1882, el paper del banc aguantà la sotragada uns quants dies més que les ferroviàries mitjançant l'anunci de pagament del segon cupó a compte dels dividends el març següent, en una nova acció qüestionable i destinada a aportar recursos als accionistes, que, majoritàriament, també ho eren de la ferroviària i d'ambdós consells d'administració. Però al cap de pocs dies coincidiren dos fets negatius. D'una banda s'anuncià el cobrament del tercer dividend passiu a uns socis que estaven escurats i, de l'altra, Cristòfol Juandó,³⁸⁴ vilanoví resident a Barcelona, principal accionista del banc (en la subscripció inicial s'adjudicà el doble d'accions que Gumà), molt vinculat a la companyia ferroviària i corresponsal del Banc de Vilanova a Barcelona, «enderiat per la idea de construir una màquina per volar, perdé la seva apreciable fortuna» fent suspensió de pagaments, notícia que corregué com la pólvora pels ambients financers. Ambdós fets portaren els valors del banc a cotitzar, a finals de març, a 21 duros sobre 35 desembutxacats, una baixa del 40% acumulada

en pocs dies. Més endavant, a la junta del març del 1883, els accionistes ja havien aportat el 35% dels dividends passius i Gumà feu la proposta de desembutxacar-ne un 10% més. El membre del Consell Andreu Sard Roselló –futur marit, en segones noces d'ambdós, de Rafaela de Torrents– efectuà una doble proposta: no aportar el 10% sinó el 15%, fins a completar el 50% del capital, i, alhora, reduir el capital del banc un 50%, amb la qual cosa quedava completada l'aportació, en una maniobra similar a la que veurem que s'efectuà en els Directes. La proposta es va aprovar i no era més que el reconeixement, per part dels principals accionistes, que en aquells moments era impossible continuar aplegant recursos per arribar a cobrir els quinze milions pessetes de capital social que s'havien acordat en la primera junta general. El nou capital social seria la meitat. L'endemà es feia pública la notícia, el dia 11 sortia publicada a la premsa³⁸⁵ i la cotització queia en picat, per assolir l'endemà el seu mínim històric amb una cotització de tres enters sobre un nominal de cinquanta.

En la mateixa línia, el banc acordà aplicar 275.000 pessetes del resultat de l'exercici del 1882 a la bonificació dels valors en cartera, un eufemisme per pal·liar el deteriorament dels valors que l'entitat posseïa de la germana companyia ferroviària, una operació que es reproduí en el futur. Per pal·liar els efectes de «les condicions

calamitoses de l'economia financera», en la junta del 1885 s'acordà reduir el sou dels treballadors en un percentatge indeterminat i un 50% la participació en beneficis dels membres del Consell.³⁸⁶ A fi d'intentar revertir la situació, el banc inicià una política de compra d'accions pròpies perquè n'augmentés el valor unitari i així continuà en el futur. En el darrer balanç de l'entitat abans de la seva absorció, corresponent a l'exercici 1924, el capital social era de només 750.000 pessetes.

Però Gumà i alguns socis, a principis del 1882, suposaven que es tractava d'una baixada puntual de la borsa a causa de l'esternut que havia patit l'important mercat financer de París, conseqüència de la fallida a Lió del banc Union Générale.³⁸⁷ Amb aquesta idea al cap, el 8 de febrer del 1882, els principals membres del Consell dels Directes i del banc constituïren una societat privada³⁸⁸ per a la compravenda d'accions de Vilanoves, Directes i del banc amb un capital d'1,25 milions de pessetes. Com a mínim hi devien ser els companys que ja havien participat en el club borsari des de finals del 1879 (Gumà, Rafaela i Joan de Torrents, Pau Soler, Bru Cuadros i Francesc Olivé Alsina), Antoni de Torrents i Salvador Samà Torrents. Però probablement serien més socis, ja que consta que Cuadros només hi tenia una vintena part. Com que la borsa no va rebotar mai respecte als valors en què participaven, la societat no solament no va guanyar res sinó que perdé la totalitat del seu capital i es liquidà definitivament l'abril del 1886, però l'operació efectuada i la data en què es dugué a terme donen una idea de la fe que els dirigents tenien en el futur d'ambdós negocis. Al full de liquidació de Bru Cuadros, Gumà hi escriu «Saldo al meu favor que em deu per complet per haver-se perdut tot el capital i més segons la liquidació d'aquesta data» (sembla

que Cuadros devia a Gumà el capital aportat a aquesta societat, per la qual cosa aquest el demandà i el plet no fou resolt fins al 1890, quan Gumà cobrà 75.000 pessetes dels hereus de Cuadros).³⁸⁹ Suposo que aquesta mateixa nota la devia enviar als altres partícips, ja que al cap de dos dies hi ha dues cartes d'Antoni i Joan de Torrents a Gumà: «He rebut la seva referent a la liquidació de la societat privada que teníem uns quants amics per negociar accions de Vilanoves i Directes i he vist el trist resultat i el perjudici que a vostè li ha causat no solament per la pèrdua de capital sinó també com a gerent. Dono per acabada i liquidada la meva participació en aquest negoci». ³⁹⁰ A la segona, esmenta la constitució de la societat el 8 de febrer del 1882 i sembla suposar que Gumà es fa càrrec del dèficit. La confiança en el rebot borsari de Gumà s'encomanà també al seu germà Casimir, que uns mesos més endavant, cotitzant les Directes al 50% del seu valor, en comprà un bon paquet mitjançant un crèdit del londinenc Aymard & Ruffer.³⁹¹ Com que els títols aviat baixaren per sota del 30% i no s'arribaren a recuperar mai, en el futur aquest fet pesaria amb rigor sobre el patrimoni de Casimir.

En paral·lel a les vicissituds financeres, la vida de la nova companyia comença a caminar amb l'explotació del tram Vilanova-Barcelona del nou i flamant ferrocarril, que s'inicia ja el dia abans de la inauguració oficial. La cosa genera anuncis als diaris amb els horaris dels trens, serveis especials pel Carnaval³⁹² o publicant notícies del producte obtingut amb l'explotació de la nova línia (del 28 de desembre del 1881 al 31 de gener del 1882, en el tram Vilanova-Barcelona es recapten 99.529 pessetes).³⁹³

La davallada borsària afectà la ciutat, però d'una manera irregular. La burgesia de Vilanova,

que en poc temps havia superat el seu secular aïllament per via terrestre mitjançant la carretera fins a Barcelona (oberta el 28 de desembre del 1880)³⁹⁴ i el ferrocarril al cap d'un any, amb l'obertura d'una entitat bancària pròpia i l'entrada en cotització al mercat barceloní de les tres societats impulsades per Gumà, es creia que havia pujat a primera divisió. Una nova visió del món s'obria als ulls dels vilatans, que confiaven en un canvi a millor amb una certa rapidesa. De la mateixa manera que l'expansió dels tentacles del ferrocarril havia reduït les distàncies dins d'Europa en el mig segle anterior, assolint unes velocitats de transport terrestre superiors a 60 km/h, cosa mai vista fins aleshores, expandint el carregament d'optimisme i fe en el progrés, ara connectava Vilanova amb la capital catalana i el món, més enllà de la fràgil i imprevisible navegació marítima mitjançant el precari embarcador de la rada. Aparentment, veia la llum un nou marc comunicatiu i, malgrat una crisi financera que se suposava passatgera, la connectivitat estructural millorava ostensiblement i constituïria un actiu que la ciutat i la comarca retindrien per a l'avenir.

Amb aquesta fe en el progrés i el futur, els interessos de molts petits i grans propietaris locals en poc temps van quedar lligats a la borsa. Qui tenia accions de la primera línia (malgrat la dissolució de l'entitat, les accions de VVB continuaren cotitzant fins al bescanvi per les noves dels Directes, el juliol del 1882) veié com al llarg de 1881 havia doblat el seu capital; qui en tenia del banc també en tragué, en pocs mesos, un més que respectable rendiment, tant per l'escalada inicial dels títols com pel cobrament d'un parell de cupons a compte de dividends en un curt termini; qui en tenia dels Directes cobrava el 6% d'interessos mentre duraven les obres... El conjunt de factors feu que bastants

inversors inicials, sense cap mena d'experiència financera, de mica en mica esdevinguessin mers especuladors enduts per l'eufòria.

De cop i volta, molts en patiren conseqüències extremadament doloroses, mentre alguns, probablement no gaires, tingueren sort, com Balaguer,³⁹⁵ que, delerós de disposar de fons per a les obres de la nova biblioteca, aprofità per vendre³⁹⁶ i hi dedicà el seu producte. Per a molts, davant d'aquest panorama de rendiments copiosos i fàcils, la primera reacció enfront de la desfeta del gener del 1882 fou d'incrèdilitat, de confiar que era una punxada puntual, igual que feien Gumà i els socis del club de borsa, i s'ensorraren amb ella. Però la crisi econòmica i borsària fou molt llarga i pocs en veieren la recuperació en vida. El 1885, davant dels problemes endèmics per nodrir els fons de la Biblioteca Museu Balaguer, Antoni Samà Urgellès recordaria a Balaguer: «Com vostè sap la major part dels d'aquesta població estan en fallida i no poden fer gran cosa en ajuda de la biblioteca». ³⁹⁷

En l'àmbit particular, Gumà alliçonà els seus germans a Cuba a no vendre accions del ferrocarril, ja que s'estendria la desconfiança³⁹⁸ i, lluny de defugir la lluita i més decidit que mai a tirar endavant, adjudicà al Banc de Vilanova, en companyia del constructor Miralles, la construcció del primer tram de la línia cap a Madrid, els trenta quilòmetres de Roda a Reus, que començaren el juliol del mateix 1882. L'aliança d'entitats bancàries amb companyies constructores era una pràctica ja utilitzada a les primeres línies privades catalanes, amb Manuel Girona al capdavant d'aquesta estratègia pilotant alhora Girona Hnos., Clavé y Cía. i el Banc de Barcelona. El germà d'aquest, Casimir Girona, ja havia estat vinculat al Consell de VVB.

Els venciments de pagament se succeeixen i, davant la penúria de la caixa, Gumà busca aixopluc

i arriba a l'extrem de demanar als germans cubans, que feia temps que estaven amb l'aigua al coll, «que paguin 6.000 lliures a Aymard & Ruffer de Londres, per compte de la Companyia dels Directes».³⁹⁹

Les desgràcies no acostumen a venir soles i el Ministeri de la Guerra torna a la càrrega contra la línia vilanovina en la que serà la tercera andanada i li demana que desmunti la via a Can Tunis. Gumà, desesperat, acudeix novament a Balaguer lamentant-se que la gent es ven les accions, que té problemes amb els deutes per la compra dels Ferrocarriles Carboníferos i, també, amb uns terrenys al Vendrell (pels quals ha de transitar la via cap a Valls).⁴⁰⁰ Els problemes a la província de Tarragona i particularment amb el seu governador se succeiran al llarg dels mesos, tant a la línia de Valls com a la de Reus.

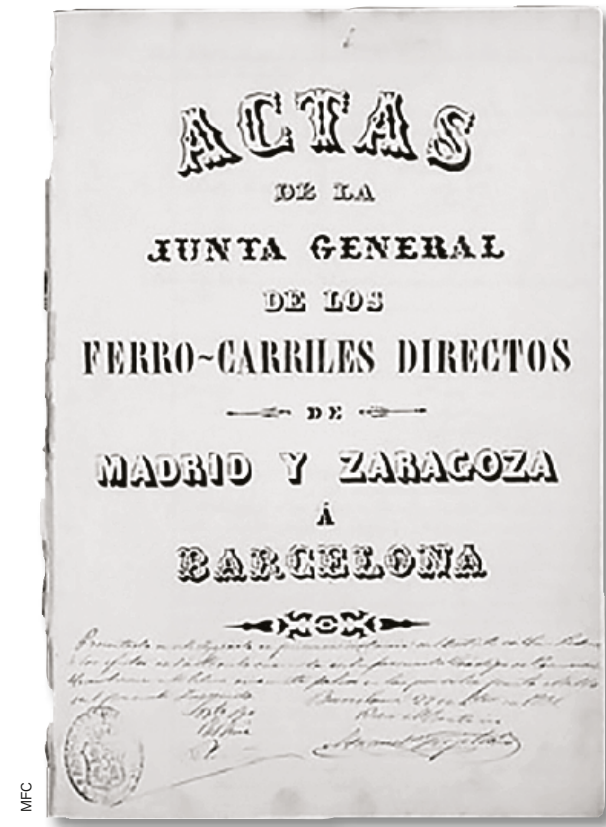
Fent el cor fort davant les adversitats, a mig mes d'abril del mateix 1882 s'inaugura el tram Vilanova-Calafell, decidint-se no fer cap festa de celebració i limitant-se a convidar les autoritats al trajecte inicial. Amb vista a la prolongació de la línia, s'encarreguen sis cotxes nous a Nova York que estaran llestos a l'estiu.⁴⁰¹ Mentrestant, el 28 de maig s'inaugura l'Exposició Regional de Vilanova, una nova gran festassa no exempta de regust amarg per la crisi però amb extensa repercussió en la premsa local i capitalina.⁴⁰² Segons Comas, «és ben sabut [...] que la iniciativa de l'exposició vilanovina fou de Francesc Gumà, el qual es va inspirar en la que el seu germà Casimir feu aquell mateix any a Matanzas [...] pretenia ser el mostrador de la modernitat per la qual apostava la ciutat».⁴⁰³

L'estiu del 1882, l'hereu Sebastià torna a fer una estada a Londres per practicar l'anglès. L'apassionament pel món ferroviari feia temps que

havia calat en tots els membres de la família i el jove Sebastià veu allà al director de la línia fèrria Valparaíso-Buenos Aires, que «té una màquina que fa túnels amb la qual pensen foradar el canal de la Mànegra, treballa amb vapor, sense pólvora i a l'ample del túnel. En terrenys de calcària avança tres polzades per minut, a la roca, mitja polzada. La porta un home i ella mateixa treu la runa. Aniria bé pel túnel de vuit quilòmetres que hi ha a la línia de Madrid».⁴⁰⁴ A correu seguit, Gumà li exposa l'estat de les obres i s'interessa per l'eina: «Hauries de mirar d'aconseguir prospectes de la màquina perforadora que ha de perforar sota el canal de la Mànegra. Procura saber detalls i treballs que fa, i si pot ser que Mr. Cardeñosa [el tutor de Sebastià a Londres] t'acompanyi a veure-la treballar». I dona detalls del nombre d'obres que treballen a les línies de Valls, Reus i el Val de Zafán, i dels túnels que es perforen.⁴⁰⁵ Però en els dies següents no es podrà concretar una demostració pràctica de la màquina.

El setembre s'atorga als Directes la concessió per ocupar el domini públic de la línia de Madrid...⁴⁰⁶ quan ja feia un parell de mesos que havia iniciat les obres. També al cap d'uns dies es publica a la Gaceta el plec de condicions que havia estat acceptat per Soler i Gumà dos mesos abans.

Mentrestant, Gumà es manifesta expectant per la concessió de la nova línia ferroviària del Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita, en la qual finalment havia decidit concursar.⁴⁰⁷ Per sort o per desgràcia, no aconseguirà l'adjudicació, però al Consell dels Directes de l'octubre⁴⁰⁸ anuncia que presenta recurs contra la no-concessió d'aquesta línia, tot posant-se d'acord amb el nou concessionari per la coincidència en un tram entre el Val de Zafán i Gargallo. També passa revista a l'estat de les obres: «enllaç a Picamoixons, pont sobre el



Gaià, tram Roda-Reus i de Reus a l'Ebre. Aquí s'ha modificat el traçat previst, a Reus passarem per dalt, posant l'estació als terrenys d'Euterpe i, abandonant passar per Pratdip, escurçarem el trajecte en 3,39 quilòmetres reduint la llargada del túnel, tot i que s'hauran de forçar una mica els pendants. Passarem a prop de Falset i salvarem el coll de l'Argentera pel túnel del mateix nom, de poc més de quatre quilòmetres».

Aquells dies, Casimir escriu un parell de cartes al germà gran amb unes enigmàtiques frases: «No deixis d'avisar-me si es resol alguna cosa del gran projecte» i «Desitjo que les teves negociacions de fusió prosperin i que sigui aviat».⁴⁰⁹ Eren un preludi de la fusió que Gumà pactaria amb TBF mesos a venir o d'un tempteig amb la companyia de València? O es referia a una oferta de compra de tota la línia que podia haver-li fet la

Llibre d'actes de la Companyia dels Directes del 1881.

companyia del Norte a finals d'aquell any? No ho hem pogut esbrinar.

Més endavant, és Joaquim qui plasma la desesperació en un nou escrit: mentre Gumà, des de Barcelona, li demana que li giri diners, ell no pot complir els venciments del negoci... No el podrà satisfer, ni podrà fer-ho en un futur pròxim. Reconeix que «No sé què fer, estic acovardit [...] Estem tots atrapats [...] Ho lamento molt i voldria no existir».⁴¹⁰ El cas és que Gumà i els germans han quedat enganxats amb el prestador londinenc Ernest Ruffer, que els finançava la compra d'accions a termini esperant que rebotessin, cosa que no es produí. Gumà necessita crèdit amb urgència però Ruffer no amplia la línia que els té concedida. I el redirigeix a París, on tampoc no aconsegueix pactar res, i acaba a Lió, on sí que farà tracte amb el Crèdit Lyonnais. I Gumà ja veu que l'única sortida serà emetre obligacions de Directes.

El tema de l'emissió d'obligacions es parlarà en els consells de la companyia de novembre i desembre, i finalment s'acordarà en la junta del 9 de desembre del 1882.

Hi foren representades 31.959 accions. Gumà recupera títols; ara en porta 3.386 i, amb les delegacions de vot, representa el 25,5% del capital. Entre aquestes delegacions hi figura un paquet de 2.142 títols a nom de Societat Catalana General de Crèdit, que apareix per primera i única vegada en una junta general i que posteriorment serà adjudicatària de 2.000 obligacions. El Banc de Vilanova en té el 9,4%; la família Samà, el 14,2%, i Pau Soler i fill, el 7,2%. El nucli fundador continua dominant amb claredat. Presidí la junta Joan de Torrents, que anuncià que les accions emeses fins llavors eren 58.000.

L'objecte de la sessió era sotmetre a consideració un pla econòmic per continuar les obres

i operacions socials. Hi intervé Gumà: «la convocatòria deu haver causat sorpresa als socis i cal dir que ens han fet diverses propostes per a una construcció ràpida de la línia però no eren acceptables, ja que hauríem hagut de cedir els beneficis a la constructora i els hauríem perdut nosaltres. Tot i això, algunes encara les estem estudiant. El propòsit del Consell i la Direcció és no estrènyer els accionistes amb nous desemborsaments, donades les angoixes que passem al país i a tot Europa. Només s'ha cobrat un dividend [és a dir, fins al 40%] quan ja n'hauríem pogut exigir els cinc previstos durant aquest 1882. Confieu que així ho continuarem fent en el futur [...] Però hem de construir la línia i els accionistes han de cobrar el 6% previst; per tant, necessitem importants recursos. Les accions que ahir cotitzaven al 100% ara ho fan al 55%, quan pràcticament ja explotem fins a Valls [s'inauguraria el mes següent] i de Saragossa al Val de Zafán, i construïm de Samper a Reus. Tot plegat val més que els dotze milions de duros aportats i és il·lusori acceptar l'actual valor en borsa de només sis milions. Tot és degut als falsos rumors que corren permanentment».

Considera millor no emetre tampoc les accions en cartera (100.000 – 58.000 = 42.000), ja que podrien caure a les mans estranyes i ara estan tots units en l'empresa: «Ens han fet proposicions sobre el paquet oferint-nos el 15% o el 20% sobre la cotització, però no les hem acceptades, ja que considerem que la línia val més, fins i tot més del que s'hi ha invertit. Actualment, estem sostenint 5.000 homes treballant, 1.500 ara pleguen de la línia de Valls i aniran a la de Madrid [...] Només s'ha de cobrar un dividend als accionistes i com més tard millor. I, si no cobrem dividends i necessitem recursos, hem d'anar a les obligacions. Amb aquestes, els accionistes hi guanyaran, ja

que garantiran el pagament dels interessos durant la construcció, sense haver d'aportar, i les obres també tiraran endavant. Quan s'acabi la línia, aquesta rendirà per pagar els interessos i les amortitzacions de les obligacions. Només qui s'atreveixi a dubtar de l'èxit palpable, segur i evident de l'operació en l'ordre dels esdeveniments, podrà combatre i negar el benefici d'aquesta operació. Així doncs, reduïm els dividends pendents a un de sol i emetem 60.000 obligacions de 500 pessetes al 3% i amortitzables en noranta anys, igual a un emprèstít de trenta milions de pessetes, amb la garantia hipotecària de la línia de VVB. En conseqüència, es modifica l'article 18 dels Estatuts en el sentit que només s'ha d'aportar el dividend fins al 50% i ja es podran retirar les accions que corresponguin al capital aportat.⁴¹¹ La resta d'accions quedaran en cartera propietat de la companyia, autoritzant-se al Consell per emetre-les al preu i forma que estimi oportú, donant dret preferent als accionistes». S'aprova per unanimitat.

Amb aquesta operació, els nous socis desembutxacaren el 50% del nou capital i reberen 18.000 accions.⁴¹² 40.000 més eren a les mans dels antics socis de VVB i les 42.000 restants, en cartera. La davallada dels valors locals era molt dura i així continuà durant anys, amb absència de cotització una bona part de les jornades i amb baixes més enllà del 50%. Sense liquiditat i els valors per terra, la possibilitat de posar en circulació les 42.000 accions en cartera era anar directament a la ruïna, i eren també nul·les les possibilitats del banc de fer requeriments de capital al mercat per donar suport a les obres ferroviàries. Per tirar endavant no hi havia altre remei que acudir a les obligacions. Forçat per les circumstàncies, i malgrat la seva al·lèrgia vital a

aquest instrument financer, Gumà claudicava i s'autoritzava el Consell a emetre un emprèstít.

El mateix dia, i davant el mateix notari que donà fe de la sessió, es fa hipoteca de la línia de VVB, fent-se constar que fins llavors sobre ella només pesava la garantia d'1,5 milions de pessetes, constituïda davant l'Estat per a la concessió de la línia dels Directes.

Després de l'acord de la junta, en el consell del febrer del 1883 s'aprova emetre 10.000 obligacions hipotecàries a compte de les autoritzades, en les condicions referides, en subhasta pública al tipus mínim de 260 pessetes (un 52% del nominal, cosa que afecta directament el tipus d'interès). Es recapten 2,6 milions de pessetes. Els majors postors i adjudicataris foren el Banc de Vilanova, 2.650; Aymard & Ruffer, 2.000; i Societat Catalana General de Crèdit, 2.000.⁴¹³

Aquesta emissió tampoc fou un camí de roses, ja que l'acord de la companyia fou recorregut pel Ministeri d'Agricultura, Indústria i Comerç, que qüestionava la seva idoneïtat. Finalment, el Consell d'Estat s'hi pronuncià a favor.⁴¹⁴ Probablement es tractava d'un nou episodi promogut per les ferroviàries opositores a fi de retardar durant uns mesos l'obtenció de liquiditat. En la mateixa línia, TBF –molt més potent econòmicament– feia mesos que rebaixava tarifes, tant de viatgers com de mercaderies, i subscribia convenis d'exclusivitat amb diverses cases de comerç, minvant els ingressos dels Directes, ja que els obligava a actuar en conseqüència, un tema recurrent en les reunions del seu Consell.

A inicis del 1883, Balaguer, que no ha descuidat l'empresa en cap moment, dona mostra de les seves excel·lents maneres i es dirigeix així a Gumà: «Agrairé que faci una visita al governador Sr. Zabalza [un de nou que substituïa Moreu] en

el meu nom i s'ofereixi a ell. I que la marquesa de Marianao li faci una targeta a la seva senyora oferint-li la seva casa. El governador fa el que li diu la seva dona. Tot això li convé a vostè. Trenqui aquesta carta després de llegida. Miri d'obsequiar-la i portar-la a Vilanova a veure la biblioteca i el camí [del tren], que ho desitja. Faci vostè una visita en el meu nom. Festégim vostè la governadora».⁴¹⁵

El 29 de desembre anterior, el tren de prova carregat d'autoritats, comandaments i tècnics (entre ells Maristany, Faquinetó i Xaudaró) havia arribat per primer cop a Valls⁴¹⁶ i, després d'algun ajornament, el 31 de gener del 1883 s'inaugura definitivament la línia Valls-Vilanova-Barcelona, de noranta quilòmetres de longitud, amb grans festes, balls i un certamen literari a la capital de l'Alt Camp. Dos dies abans, Valls rebé el títol de ciutat i l'Ajuntament nomenà Gumà fill adoptiu de la vila. Ara faltaven cinc quilòmetres per arribar a Picamoixons (01/06/1883), passar el poble i entroncar amb la línia de Tarragona-Reus-Lleida al viaducte de les Roixel·les (07/03/1885).

L'EXPLOTACIÓ DE LA LÍNIA

Amb data 31 de març del 1883, la Companyia dels Directes va convocar junta general per donar compte del primer exercici amb una part de la primera línia en explotació. Hi eren representades 30.641 accions, de les quals Gumà era portaveu del 28,3%; el Banc de Vilanova, l'11,4%; Antoni de Torrents, el 8,4%, i Pau Soler, el 6,4%. Els membres del Consell eren majoritaris. Es tractava de presentar i aprovar la primera Memòria anual en activitat i el Balanç,⁴¹⁷ tancats el 31 de desembre anterior.

En la Memòria del 1882, Gumà i la companyia s'esplaiaven en l'èxit aconseguit en la culminació de la primera línia, en les noves adquisicions fetes

i en els treballs en direcció a Saragossa i Madrid. En ressaltem els trets principals.

Primer repassa el seu actiu:

- Ferrocarril Valls-Vilanova-Barcelona, llargària de 96 quilòmetres, en construcció i concedit a perpetuïtat.
- Ferrocarril Saragossa-Val de Zafán, setanta quilòmetres, en explotació, subvencionat.
- Concessió del Ferrocarril del Val de Zafán a Gargallo, 58 quilòmetres, subvencionat.
- Ferrocarril directe a Madrid, estudiat, llargària 544 quilòmetres, concedit a perpetuïtat.
- Terrenys de la concessió del moll de Sant Bertran a Barcelona.
- Drets de propietat de diverses mines de carbó.
- Cases i terrenys immediats a l'estació de Saragossa.

És a dir, un actiu respectable, sobre el qual pesava la penyora per la línia de Madrid i la recent hipoteca de la línia de VVB.

Recorda que «el 28 de desembre del 1881 ja van circular setze trens fins a Vilanova i el 29 fou la inauguració oficial. El 2 de gener s'iniciaren les mercaderies».

Repasa l'obra fins a Valls: «el viaducte del Gaià fou enrunat en acabar-se i tornat a construir en quatre mesos⁴¹⁸ [...], 1.005 metres de túnel en direcció a Valls i 55,4 quilòmetres de via. Un cop a Valls, només falta empalmar a Picamoixons».

«El projecte de la línia a Madrid es va presentar dins el termini que fixava la llei. S'ha començat a treballar en el tram Roda-Reus. S'estan perforant els túnels de Puigdelfí i el de Tapioles (un quilòmetre), i el tram Reus-Ebre s'ha adjudicat al Crèdit Espanyol associat amb Miralles.»

«A finals del 1881 vam prendre possessió dels

Ferrocarriles Carboníferos, però la concessió del Val de Zafán a Gargallo era fatal i s'ha presentat un projecte per millorar-la. El tram Saragossa-Val de Zafán també s'ha adequat i està en explotació.»

«A la pròxima junta esperem poder dir que ja arribem a Reus, que estarem construint Reus-Ebre i potser subhastat el tram Ebre-Samper; llavors serà el moment de desenvolupar vastos plans que el Consell estudia per obtenir l'aplicació a la nostra xarxa d'importants beneficis i drets que, en virtut de les lleis en vigor, ens corresponen.»

Fa un repàs de l'explotació durant l'exercici: «En tot l'any han circulat 3.350 trens, quaranta expressos de Barcelona a Vilanova que anaven a setanta per hora. Ja es veu que hi ha molta demanda i s'han hagut de comprar sis cotxes més de viatgers i 66 vagon de mercaderies. El producte de 17.378 ptes./km és més important que el de molts altres ferrocarrils que fa anys que s'exploten. Els viatgers a gran velocitat han estat 304.868, un 72% del producte; 1.058 tones, els seus encàrrecs i equipatges. La càrrega a petita velocitat, un 28%, però s'incrementa més i preveiem que arribi al 50%; de moment hem transportat 69.497 tones (materials de construcció, 24.615 tones; vi i aiguardent, 8.594; carbó mineral, 4.699; cotó, 2.684; teixits, 2.248; pipes buides, 2.384 tones). En total, uns ingressos de 908.886 pessetes i unes despeses de 411.000, que suposen un 45,2%».

«Quan arribem a Casp per una banda i al districte miner per l'altra, circularà per la línia de Saragossa un trànsit tan considerable com el de Vilanova. Els ingressos han estat de 255.184 pessetes per 228.880 de despeses, un 89,7%. Un producte brut de 3.645 ptes./km.»

Conclusió: «La cotització de les accions no té

res a veure amb la situació real de la companyia que es desprèn d'aquesta Memòria. Quan va entrar aquest Consell, les accions tenien una fabulosa prima i avui pateixen un terrible descompte. Ara tenim 161 quilòmetres en explotació i quaranta en construcció. La nostra situació no té res a envejar a la de finals del 1881».

Gumà va fer una llarga explicació de tot plegat, però era conscient que hi havia un cert malestar entre l'auditori i a mitja intervenció deixà anar frases com: «ha crescut una certa desconfiança i voldria saber de què ve, si molesta la meua presència en la gerència [...] no teniu encara prou confiança i la divisió porta a la caiguda de les cotitzacions. Pregunteu-me el que vulgueu, tenim temps».⁴¹⁹ Hi hagué alguna intervenció mostrant-li confiança i conclogué dient «que la situació de la companyia és bastant bona i pot assumir folgadamment els seus compromisos».

Per la seva banda, el balanç fou publicat a la *Gaceta*⁴²⁰ i presenta com a nota destacada la incorporació a l'actiu de l'epígraf «Línies de Valls, Saragossa i terrenys Sant Bertran per import de seixanta milions de pessetes», sense especificar-ne el detall. Hi consta que, entre l'acabament de les obres i la retribució als antics accionistes de VVB, es van completar els seixanta milions promesos en l'acte de compra. Hi figuren altres construccions en marxa, com ara la línia de Valls, per import d'1,7 milions de pessetes; la línia de Madrid, per un milió de pessetes, i la de Saragossa, per 400.000 pessetes. Al passiu, un capital social de cent milions de pessetes del qual no consta l'estat de desemborsament, compensat pels 36 milions de pessetes dels accionistes que figuren a l'actiu, una quantitat difícil de conformar.

Més endavant compararem els balanços. Ara ens fixem en l'explotació de la línia, comparant la

recaptació prevista per trànsit que figurava en la Memòria del 1878 i la realitat del 1882. Als escandalls del 1878, estació per estació amb expressió del nombre de viatgers i tones previstos a cada tram, s'aplicava un preu mitjà de 0,07 ptes./km als primers i de 0,16 ptes./kg/km a les mercaderies, totalitzant-se el nombre de viatgers diaris en 1.081 i el de tones transportades, en 445,7, cosa que, aplicada a la distància dels trams respectius, dona una recaptació diària prevista de 7.429,1 pessetes. Fetes les operacions oportunes, resulta el Quadre de previsió 20.⁴²¹

De les memòries i balanços anuals dels quatre exercicis presentats en deduïm els conceptes i quantitats del Quadre 21, amb indicació de la mitjana de quilòmetres de línia explotats en cada exercici.

De la comparació dels dos quadres en podem extreure algunes conclusions:

- La previsió d'ingressos totals anuals de 2,7 milions de pessetes quedà molt lluny d'acomplir-se en cap dels exercicis, fins i tot el 1885, quan la línia ja arribava fins a Reus.
- El millor any per als ingressos dels viatgers fou el 1884, amb un producte de 900.000 pessetes, que significaven un 70,9% dels previstos en la Memòria. Per a les mercaderies, fou el 1885, amb un producte també de 900.000 pessetes, iguals al 64,2% de la previsió. L'ingrés total d'1,6 milions de pessetes del 1885 representava el 59,6% del suposat el 1878. És a dir, els ingressos reals oscil·laren entre el 50% i el 70% dels previstos.
- Els 2,7 milions de pessetes de producte previstos el 1878 entre els 97 quilòmetres que havia de tenir la línia, és a dir, 28.067,7 ptes./km, eren totalment excessius i en el millor moment es cobrí en un 62%.

Quadre 20. **Companyia VVB. Previsió de trànsit i ingressos en el projecte del 1878**

Estació	Viatgers nombre	Pessetes	Mercaderies tones	Mercaderies pessetes	Total pessetes	Total %
Picamoixons	129	627,7	97,9	816,1	1.443,8	19,4
Valls	93	329,1	35,3	342,0	671,1	9,0
Vilabella	15	38,1	27,1	212,8	250,9	3,4
Salomó	13	35,2	11,2	96,0	131,2	1,8
Rubials	14	12,9			12,9	0,2
Roda	8	28,9	6,2	49,7	78,6	1,1
El Vendrell	52	172,2	11,2	69,3	241,5	3,3
Cubelles	13	33,6	2,8	20,8	54,4	0,7
Vilanova i la Geltrú	134	411,8	59,3	421,0	832,9	11,2
Sitges	40	91,6	17,6	101,8	193,4	2,6
Castelldefels	8	13,4			13,4	0,2
Gavà	29	42,0	20,9	59,7	101,8	1,4
Sant Boi	63	89,3	3,5	9,9	99,2	1,3
El Prat	59	42,4			42,4	0,6
Barcelona	411	1.556,1	152,7	1.705,6	3.261,7	43,9
Total diari	1.081	3.524,5	445,7	3.904,6	7.429,1	100,0
Total anual, pessetes					2.722.564	

Font: Memòria de la VVB del 1878 i elaboració pròpia.

Quadre 21. **Companyia dels Directes. Tràfic i productes de la línia Barcelona-Valls i Reus**

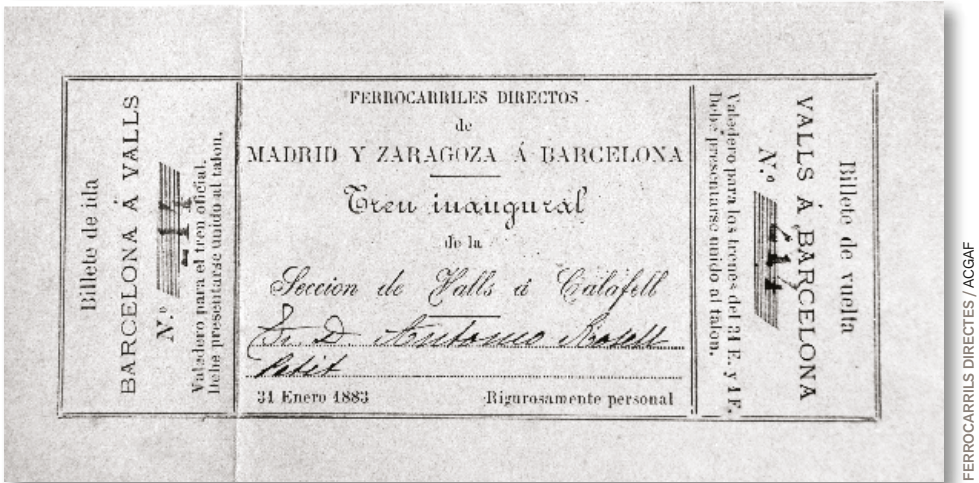
Concepte	1882 (1)		1883 (2)		1884 (3)		1.885	
Tram en funcionament	Bcn-Calafell	%	Bcn-Valls	%	Bcn-Valls, Reus	%	Bcn-Valls, Reus	%
Mitjana de km oberts	53		91		100,60		128	
Ingressos gran velocitat	654.520	72,0	870.371	67,9	919.424	64,0	707.330	43,6
Ingressos petita velocitat	254.365	28,0	410.925	32,1	517.365	36,0	915.112	56,4
Total ingressos	908.885	100	1.281.296	100	1.436.789	100	1.622.442	100
Despeses	411.000	45,2	578.222	45,1	657.021	45,7	720.589	44,4
Resultat per a amortitzacions	497.885	54,8	703.074	54,9	779.768	54,3	901.853	55,6
Producte per km	17.148,77		14.064,72		14.282,20		12.685,24	
Viatgers transportats	304.868		374.266		368.828		315.094	
Tm petita velocitat	69.497		62.430		93.430		154.191	

(1) El tram Vilanova-Calafell entrà en servei el 16/04/1882.

(2) El tram Calafell-Valls entrà en servei el 30/01/1883.

(3) El tram Roda-Reus entrà en servei el 07/07/1884.

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les Memòries de la companyia.



FERROCARRILS DIRECTES / ACGAF

Bitllet per al tren inaugural Valls-Barcelona del 1883.

- Però en el nombre de viatgers i mercaderies transportats, el desviament no és ni de bon tros tan important. Fent l'excepció de les diferents llargades de la línia, els viatgers, el 1883, foren el 94,9% del previst i el 1884, el 93,5%. Quant a les tones transportades, el 1885 foren el 94,8%.
- Si aprofundim en el tema, veiem que no hi ha cap exercici directament comparable ni en cap dels anys els quilòmetres explotats coincideixen amb els del projecte inicial. Si bé a primera vista l'exercici del 1883 resulta gairebé confrontable, ja que durant onze mesos els trens ja van arribar a Valls, cal tenir en compte que, ni aquest any ni el següent, la companyia no va aconseguir connectar a Picamoixons, circumstància a la qual Gumà es referia i valorava especialment en la Memòria del 1878, esmentat el trànsit de «les poblacions situades sobre la línia de Lleida a Reus»⁴²² i suposant que els ingressos a Picamoixons serien el 19,4 % del total de la línia. Després de Barcelona, era la parada que generava més ingressos, 526.976 ptes./any, un 73% superior al rendiment de l'estació de Vilanova, cosa probablement exagerada, però que denota la confiança en el transbordament de passatgers i mercaderies provinents del tram Montblanc-Lleida amb destí a Barcelona, trànsit amb el qual es pretenia fer la competència a TBF, que transbordava a Tarragona, passava per

- Vilafranca i arribava a la capital per un camí més llarg. Els del Norte van retardar tot el possible l'enllaç al poble de l'Alt Camp, afegint-se a TBF en les traves als Directes i al seu millor traçat entre les grans capitals.
- Si, malgrat aquest problema, el volum de viatgers i de mercaderies previst es cobrí entorn del 90% i els ingressos respectius només ho foren en el 50%, cal concloure que les tarifes aplicades foren substancialment més baixes que les previstes. I això cal atribuir-ho principalment a la batalla que plantejaren les companyies competidores. Altrament, no és clar si la capacitat econòmica dels usuaris hauria permès tarifes gaire més elevades.
- L'any de millor rendibilitat per quilòmetre de la línia fou el 1882, quan la línia era més curta. Vilanova fou no solament la ciutat promotora sinó també la gran usuària i principal beneficiària del ferrocarril promogut per Gumà. A mesura que la línia s'allargà, disminuí gradualment el producte per quilòmetre i l'explotació resultà deficitària. I això fou així perquè el tram Vilanova-Barcelona no tenia competència mentre que el trencall cap a Reus havia de competir amb TBF i el tram a Valls quedava tallat a Picamoixons.
- És destacat l'augment ininterromput i apreciable de les mercaderies, tant en tones com en producte. Aquesta mena de tràfic era especialment



refractari al transport ferroviari i així ho havien evidenciat gairebé totes les companyies, que en aquella època maldaven per capturar-lo. El vi i l'aiguardent, els materials de construcció, el

Cartell de les festes a Valls del 1883.

carbó mineral i els cereals i derivats eren els productes més transportats; teixits i cotó també sortien, però el pes específic era menor. La magnitud creixent del tràfic de mercaderies dona

idea de la importància cabdal de l'obra per tren-car l'aïllament secular del comerç de la ciutat per via terrestre i suposà l'esllanguiment gairebé absolut del tràfic marítim des de la platja.

• El resultat del 1882 reportava un rendiment per al capital del 2,7% sobre el cost pressupostat de la inversió i del 3,8% el 1883. I només es reduïrien alguna dècima si consideréssim el cost definitiu del projecte. La previsió en el projecte del 1878 havia estat d'un 8,55%.

Podem encara fer un altre petit exercici de rendibilitat precisant millor l'entrada en funcionament dels trams inicials i obviant, així, l'efecte de la no-connexió a Picamoixons i la manca del producte referent al tram Cubelles-Valls el 1882.

No és menor la informació que resulta del Quadre 22, adequat a l'entrada en servei dels diferents trams i estacions de la línia. Pel traçat posat en servei el 1882, els ingressos realitzats eren proporcionalment superiors als previstos i en un percentatge no menor, el 19,4%. Malgrat això, en l'exercici del 1883, la diferència d'ingressos és negativa en un 25% del pressupostat, sense que sigui prou rellevant el fet que el tram Calafell-Valls només es comptabilitzés durant onze mesos, ja que el seu producte atribuïble no era prou substancial. El dilema torna a raure a Picamoixons, que no figura en la llista d'ingressos perquè no estava connectat i, probablement, havia estat sobrevalorat. En tot cas, sembla clar que la no-realització d'aquest enllaç tingué força influència en la rendibilitat de la línia.

Raimon Soler exposa clarament la repercussió

que el nou transport ferroviari tingué en el comerç de cabotatge per al port de Vilanova: «L'arribada del ferrocarril a Vilanova [...] va suposar una veritable revolució en el transport [...] En el cas del transport de mercaderies això es va fer evident ben aviat, ja que el ferrocarril va absorbir de manera gairebé immediata el que abans es transportava per via marítima fins a Barcelona. D'aquesta manera, si l'any 1880 van entrar i sortir per la rada vilanovina un total de 26.749 tones, a partir de la inauguració del ferrocarril, aquest tràfic va anar descendant de tal manera que el 1884 [...] el transport per la via del cabotatge s'havia situat entorn les 2.600 tones, mentre que per l'estació de Vilanova i la Geltrú van passar-hi tant d'entrada com de sortida, unes 20.000 tones. L'any 1885 certificava la pràctica desaparició del cabotatge situant-lo en poc més de 600 tones, mentre que el ferrocarril entre Vilanova i Barcelona ja transportava tantes mercaderies com ho havien fet els vaixells de cabotatge l'any 1880».⁴²³

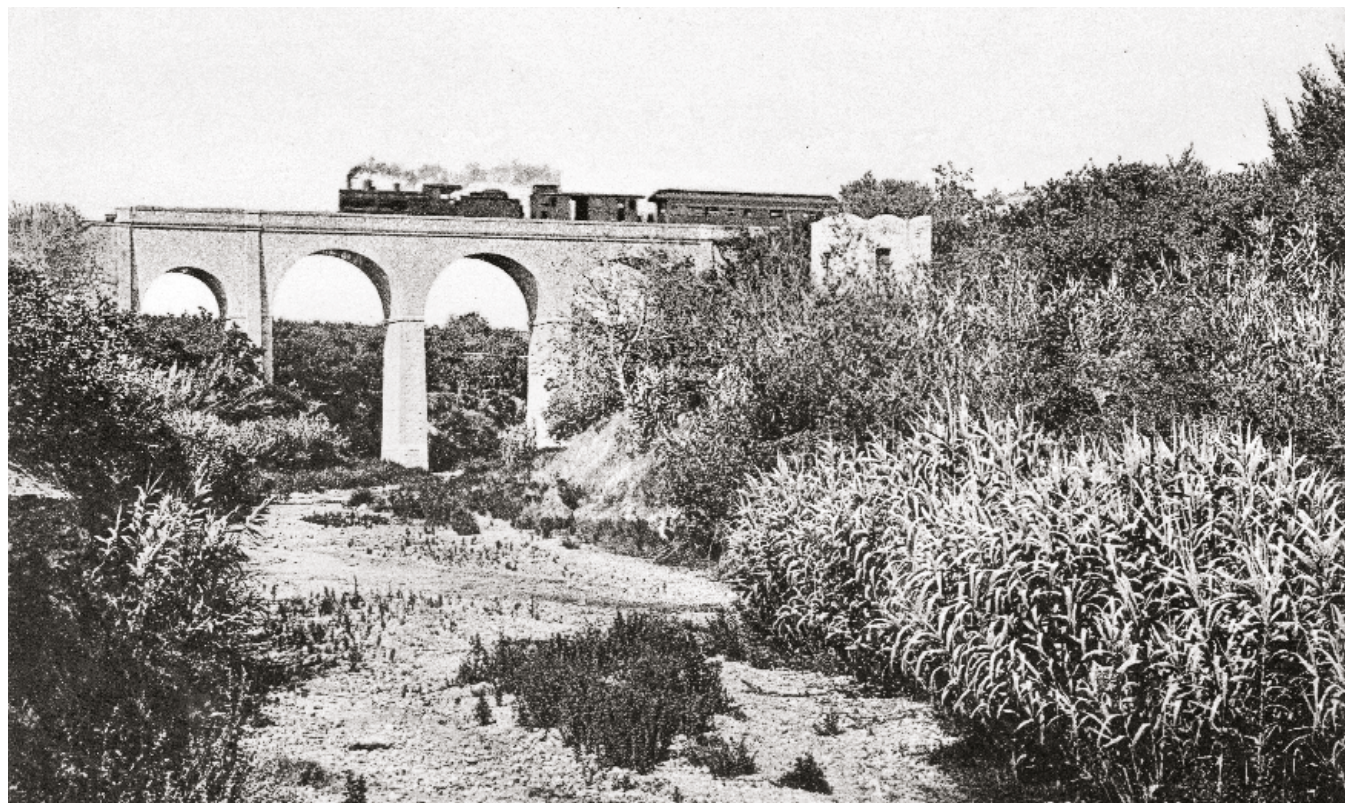
I també Soler obre el focus a més llarg termini: «El que realment va acomplir totes les expectatives i va suposar una total revolució fou en el transport de les persones. Gumà havia estimat que per les estacions de la línia de la costa hi viatjarien unes 61.000 persones anuals. En els dos primers anys, aquesta xifra va atènyer el nivell de 95.000 [...] Si entre 1926 i 1930 de Vilanova i la Geltrú hi van viatjar de mitjana anual 185.000 persones aproximadament, entre 1961 i 1964 ho van fer 316.000».⁴²⁴

Continuem amb les vicissituds de la companyia i l'entorn del protagonista. La subhasta de 10.000 obligacions el febrer del 1883 dona aire momentàniament a la companyia però ni de bon tros resol el futur, ja que la depressió borsària té afectacions col·laterals i ningú no pot o vol vendre

o pignorar uns títols que el mes següent cotitzen al 22,5%. Malgrat que el tipus de la col·locació ha estat inferior al nominal, es podran atendre compromisos, pagar les obres fins a Valls i finançar parcialment els trenta quilòmetres cap a Reus, on ja s'anunciava que en els pròxims mesos acabarien la perforació del llarg túnel de Tapioles i la construcció del pont damunt del Francolí. A la dècada del 1880, Reus és una ciutat més gran que Tarragona i centre d'un potent mercat agrícola i industrial, i és previsible que, facilitant-hi un enllaç directe amb Barcelona, sense transbordament a Tarragona, sigui una bona font de negoci en què els socis confien a fi de millorar la rendibilitat de la companyia.

Els germans cubans passen moltes penúries, patint impagaments i havent de girar en descobert; el rector dels Escolapis, en nom de la Junta de l'Exposició Regional de Vilanova, es queixa a Gumà que no es pot pagar un termini als constructors de l'edifici i aquests amenacen de denunciar-los;⁴²⁵ el cunyat Manuel Carreras, que és a l'administració de l'Exposició, també es plany dels subscriptors per a la promoció de l'esdeveniment, que no paguen, que tots donen excuses;⁴²⁶ més endavant afirma que el banc s'ha fet càrrec de «50.719 pessetes més de despeses i que els deutes finals de l'Exposició són de 132.000 pessetes».⁴²⁷ La crisi plana sobre la ciutat.

En paral·lel, la dèria del diputat per Vilanova és una altra i segueix a la seva: anuncia una visita a la vila per veure Gumà i parlar de la biblioteca, que preveu poder inaugurar el setembre del 1883, per la qual cosa ja està gestionant la visita del rei a Vilanova, ja que vol que sigui d'una gran solemnitat.⁴²⁸ Aquell estiu, Balaguer escriu una carta pública a Ramon Estruch en què exposa el projecte de la biblioteca i diu que disposa de 400.000



AUTOR DESCONEGUT / Fons LLUÍS MIQUEL TUELLS



RAFAEL ARENAS / BMVB



RAFAEL ARENAS / BMVB

A la pàgina del costat, a dalt, tren damunt del torrent del Catllar a Valls. A baix, reconstrucció del viaducte damunt el Gaià, els Set Ponts,

prop de Vilabella, el 1882. En aquesta pàgina, pedrera per a les obres davant de l'estació de Roda de Berà el 1882.

pessetes per al projecte, provinents de l'herència de la seva mare, que havia invertit en valors de l'Estat i en el ferrocarril, i havia venut bé durant la febre d'or, doblant el seu valor. Disposava de la seva biblioteca personal i d'objectes d'art i donacions que va obtenir d'amics i coneguts (Cánovas o Menéndez Pelayo, entre d'altres, en foren donants). Començà amb 22.000 volums.⁴²⁹ La inauguració s'ajornà però Balaguer ja hi embolicarà el rei: «He vist el rei a soles i l'he invitat en nom de Gumà. M'ha fet moltes preguntes sobre les línies i lamenta no haver-la pogut recórrer; quan pugui correspondrà a la seva invitació».⁴³⁰

De mica en mica, el cercle financer sobre els germans Gumà i la seva activitat comercial s'ha anat tancant, i Casimir dona compte de l'ultimàtum que Ruffer fa a Gumà: «el que no pot seguir són els girs de Pancho sobre les accions i així li tinc manifestat i no dubto que vostè donarà les ordres corresponents, ja que a Barcelona ja es comença a parlar d'això i no ens convé ni a vostè ni a mi. El crèdit abans que tot. Jo li he demanat una pròrroga però no sé si la concedirà [...]».⁴³¹

Després de l'amenaça de l'anglès, el maig del 1883 els germans anuncien en diversos escrits la suspensió de pagaments de Gumà Hnos.⁴³² enmig de la desastrosa situació de l'economia cubana i el preu del sucre absolutament per terra. Segons escriuen, Gumà i el seu sogre Olivé Alsina (que era qui administrava oficialment la companyia des de Barcelona) eren els principals damnificats per la suspensió, sense que quedi especificada la quantia. Altres creditors eren Juan Soler Morell (que gaudeix d'una bona situació econòmica mercès a la gestió d'un *ingenio* i en qui confien per poder continuar treballant), amb un deute de 47.000 pesos, i Aymard & Ruffer, 5.700 lliures (el canvi de les lliures era de 25,65 pessetes).⁴³³ La

seva voluntat és arribar a un acord extrajudicial amb els creditors mitjançant una quitança i continuar el negoci mentre van liquidant els deutes. Però amb el pas dels dies es veu que no podrà ser i s'haurà d'arribar a un conveni judicial, que implicarà l'embargament de tots els seus béns i la impossibilitat de continuar el negoci. Posteriorment es confirmarà que el passiu total de Gumà Hnos. és d'1,2 milions de pesos or (equivalents a duros, una quantitat molt elevada) i l'actiu comptable, d'1,1 milions de pesos, però integrat en bona part per crèdits incobrables producte de les vendes del seu magatzem de colonials i que, segons els comptes de Joaquim, pot quedar reduït a uns 200.000 pesos,⁴³⁴ un fiasco de grans dimensions.

Joaquim s'haurà d'integrar en els afers del sogre i Casimir, amb cinc fills, quedarà sense cap mena d'ocupació ni possibilitats de comerciar a Cuba, on, a part de la profunda pèrdua de potencial i crèdit dels negocis de la família, la seva fallida no és l'única. De mica en mica, més desesperat, entén que Cuba camina cap al desastre definitiu i es planteja tornar tan aviat com pugui. El germà gran, Francesc, primer li envia diners i li proposa una pensió. Tornarà a Catalunya el juliol del 1884, amb passatges a càrrec d'aquest i confiant en el seu aixopluc.⁴³⁵ Gumà, de resultes de la fallida, perd tot el capital i dipòsits que hi tenia –que el 1871 havia comptabilitzat en 130.000 duros, la meitat del seu patrimoni–, haurà d'assumir també altres pèrdues relacionades i encara a finals del 1885 Sucesores de Fco. Olivé Alsina, de Barcelona, li carregaran en el compte 251.595 pessetes en concepte dels deutes de Gumà Hnos., dels quals diuen que ell era solidari.⁴³⁶ És un terrabastall molt important que el protagonista pateix en paral·lel al desgavell financer de la

companyia ferroviària i la depressió del banc.

I si la situació de Casimir era molt magra, la de Joaquim, abocat als braços de Juan Soler, amb qui va passar a conviure, no era gaire millor. En el seu escrit a Gumà confessa un problema afegit: havia perdut unes accions que el sogre li havia confiat en custòdia i no s'atrevia a confessar-l'hi: «Tenia unes Vilanoves, ara seixanta Directes [que finalment acabarien essent 300], dipositades per Soler i les vaig oferir a Botet [es devia referir a Narciso Botet, cunyat de Gumà per la banda de Cristina Suris, resident a Cuba] en garantia de 25.000 pesos i no les he pogut recuperar. Quan el sogre me les demani, què li dic? No soc capaç de confessar-l'hi [...]». A més, Juan, sense haver-se'n assabentat, coneixedor d'uns problemes financers que passava el seu germà Pau Soler a Vilanova, demanarà a Gumà [via Joaquim] que vengui els 300 títols per obtenir liquiditat,⁴³⁷ cosa que generarà un bon embolic entre parents i demanant per carta a Gumà que el resolgués mentre aquest està de viatge per Europa.

La cosa no acaba aquí, ja que uns mesos més endavant serà el mateix Pau Soler qui també demanarà auxili a Gumà per un despropòsit del seu fill Pablito, que va volatilitzar 1.385 accions dels Directes i 200 del Banc de Vilanova de la caixa social [a la qual devia tenir accés]⁴³⁸ a nom del pare i de la tieta, causant la ruïna de la família, ja que el valor nominal de les accions era d'1.585.000 pessetes, una bona fortuna, tot i que el valor al mercat amb prou feines devia arribar a 400.000 pessetes, una fortuna menor. Soler, el potent hisendat president de la Companyia dels Directes i vicepresident del Banc de Vilanova, desesperat, demanava consell i ajut a l'amic Gumà: «em veig de nou ficat en un altre embolic del qual gairebé em veig impossibilitat de poder

sortir, però sí que veig la ruïna de tota la família. Espero de la seva amistat que s'hi interessarà [...], ja que, en cas contrari, no em quedarà altre remei que posar un anunci a tots els diaris el pròxim dimarts que serà el disgust més gran que haurà experimentat el seu amic. Si el fruit del meu treball i honradesa de tants anys s'han de perdre per un mal fill, digui'm amb franquesa, què faria un altre en el meu lloc? La resposta és la que espera el seu atribolat amic».⁴³⁹ En escrits posteriors es dedueix que momentàniament ho solucionen emetent Soler uns pagarés contra Gumà, que aquest devia retornar-li,⁴⁴⁰ cosa que suposadament s'allargaria durant mesos i potser anys. I suposadament, també, se saldarien, almenys en part, el 19 d'abril del 1887 davant el notari Urgellès cedint Soler uns immobles i crèdits al Banc de Vilanova, valorats en un total de 240.000 pessetes, «en pagament d'una major quantitat», que no hem pogut acabar de determinar. Entre aquests immobles hi havia el terreny que el 1901 fou venut pel Banc a Pirelli per a l'inici de les seves activitats a la ciutat. Tornarà a sortir.

De tot plegat, queda clar que els descoberts, problemes i enganxades producte del brusc tancament de l'aixeta creditícia es multiplicaven i tot l'entorn requeria l'ajut de Gumà, que patia problemes similars. Amb la febre per l'or i l'abundància de diners i préstecs garantits amb paper, molts espavilats havien emprès operacions fantasioses comprant a crèdit amb garantia de valors financers que de cop i volta caigueren amb estrèpit, i alguns ho feren a l'esquena de confiats hisendats més prudents i conservadors. Gumà no podia estar tranquil de cap manera. Damunt la seva taula arribaven molts més problemes dels que podia assumir.

Però la seva lluita per subsistir buscant crèdit

Quadre 22. Previsió d'ingressos a la Memòria del 1878 en funció de l'entrada en servei dels trams i les estacions. Pessetes

Estació	Tram 1882	Tram 1883
Valls		646,7
Vilabella		231,1
Salomó		119,4
Rubials		11,0
Roda		67,3
El Vendrell		205,2
Cubelles	42,9	47,7
Vilanova i la Geltrú	689,1	732,5
Sitges	166,7	179,0
Castelldefels	12,4	12,9
Gavà	89,2	100,5
Sant Boi	68,2	84,8
El Prat	38,3	42,4
Barcelona	978,0	2.203,8
Total diari	2.084,8	4.684,0
Total anual (x 365)	760.937,4	1.709.671,0
Km de línia	52,3	91,0
Ptes./any/km	14.549,5	18.787,6
Ingressos reals de l'exercici	908.885,0	1.281.296,0
% desviament	19,4	-25,1
Ptes./any/km reals	17.148,8	14.064,7

Només es comptabilitza el producte de les estacions obertes i cap a aquestes. A Picamoixons, l'estació es va obrir el 1884. La connexió amb Reus-Lleida es va autoritzar el 1885 però no entrà en servei fins al 1886. L'estació de Calafell no era prevista a la Memòria del 1878.

Font: Elaboració pròpia sobre la base de la Memòria del 1878.

és titànica i, sovint, envoltada de secretisme. Al consell del maig del 1883 anuncia «que està en contacte amb una casa estrangera per la compra de les 50.000 obligacions que queden i construir de l'Ebre fins a Madrid. És molt important i cal reserva, millor no estendre-s'hi gaire i no donar detalls al Consell. Seria bo disposar d'uns poders ben amplis per poder anar-los a veure i poder tancar acords i contractar sense necessitat de noves consultes». El Consell hi està d'acord i concedeix

poders (amplíssims) a Gumà o al secretari Pujol per: 1) Emissió i col·locació de totes les obligacions o d'una part i, fins i tot, contractar un emprèstit contra les 50.000 obligacions, 2) la construcció de tota la línia a Madrid que resta adjudicar o d'una part.⁴⁴¹ L'1 de juny, les accions dels Directes han repuntat mínimament i cotitzen al 31% del nominal; el paper que valia mil pessetes havia passat a valer-ne 310.⁴⁴²

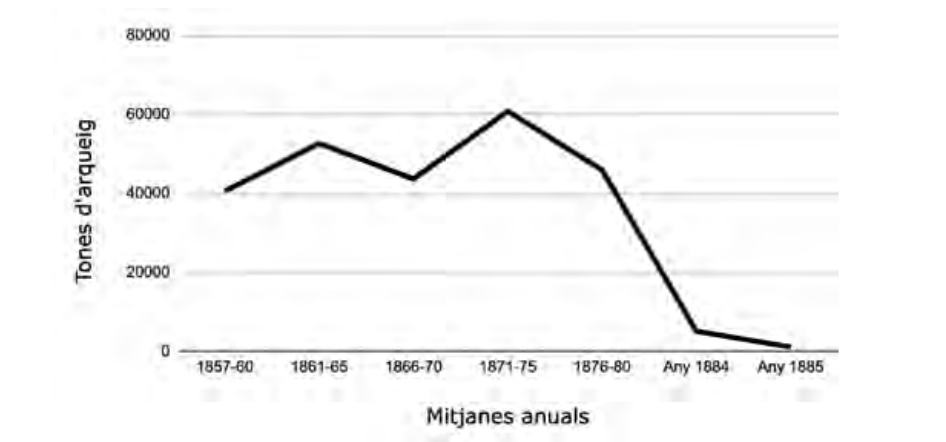
Gumà no es rendeix. Entén que és prioritari que no pari el servei ferroviari i encomana cinc noves locomotores a Nova York, que Puig suggereix que es comprin de la marca Baldwin i substitueixin les Rogers.⁴⁴³ A finals de maig comunica a Balaguer que ha arribat a un acord amb TBF per a l'enllaç de les línies al port,⁴⁴⁴ entesa de la qual no se sabé mai més res. També anuncia que s'ha reunit amb representants de la línia de Lleida per a la connexió a Picamoixons i de la de Saragossa per a l'enllaç en aquesta capital amb la que puja del Val de Zafán.⁴⁴⁵ Balaguer, des de Madrid i en col·laboració amb Martos, Page, Faquineto, Cañete i Magaz, l'ajuda en les converses amb aquestes companyies, que en principi prefereixen no col·laborar amb la línia de Gumà, en la qual només veuen la competència. En conseqüència, l'enllaç a Picamoixons s'endarrerirà més del que seria raonable, fins al març del 1885,⁴⁴⁶ tot i que no se signà un conveni amb el Norte fins a l'any següent.⁴⁴⁷

En una cerca desesperada de capital, Gumà i el secretari Pujol repeteixen la ruta d'uns mesos abans. Visiten Mr. Ruffer a Londres, on, malgrat estar-se durant un mes, no aconsegueixen arribar a cap acord amb els diferents banquers que toquen. I és que precisament, via Ruffer, l'ombra de la fallida a Cuba arriba amb facilitat a Londres.⁴⁴⁸ Es traslladen posteriorment a París i tampoc. Finalment, aconsellats de nou per Ruffer,

Quadre 23. Tràfic de mercaderies per cabotatge al port de Vilanova 1857-1880 (amb ports de la Península i Balears)

Període	Entrades Tm arqueig	Sortides Tm arqueig	Suma de tràfic Tm arqueig	
1857-1860	19.535	21.066	40.601	mitjana anual
1861-1865	25.235	27.431	52.666	mitjana anual
1866-1870	19.820	23.851	43.671	mitjana anual
1871-1875	30.376	30.373	60.749	mitjana anual
1876-1880	22.281	23.639	45.920	mitjana anual
Any 1884	2.600	2.600	5.200	estimació any
Any 1885	600	600	1.200	estimació any

Font: Raimon Soler citant Pascual Madoz i l'estadística de la Dirección General de Aduanas.



tornen a raure a Lió, on arriben a un acord amb la Société lyonnaise de dépôts, de comptes courants et de crédit industriel, amb la qual van signar un contracte per un préstec de quatre milions de francs,⁴⁴⁹ amb garantia de 25.000 obligacions, el juliol del 1883.

Aquest contracte és aprovat pel Consell a finals de mes.⁴⁵⁰ A la mateixa sessió es dona mostra de prudència valorant que «vista la situació econòmica de la companyia, no hauríem de pagar els interessos actius que pertoquen [segons estava estipulat, eren del 6%], sinó que hauríem de modificar els Estatuts per poder reduir-los a la meitat i cal convocar junta general». Es proposa reduir-los al 3%. Gumà confia que, quan s'arribi a Reus, es produiran beneficis per compensar els socis. També s'acorda emetre les 25.000 obligacions mentre les accions cotitzen al 24%. Es dona

compte que han perdut el cas de la línia de Saragossa i Gumà creu que se n'haurien de fer càrrec Anglada i Navas (conseller de la companyia), a causa de l'escriptura d'evicció i sanejament signada al seu dia; s'intentarà negociar amb ells. El contracte per a la construcció de l'estació de Reus serà amb el Banc de Vilanova i Miralles. Sembla que Gumà té problemes amb alguna decisió de l'enginyer en cap⁴⁵¹ i els consellers se situen a favor de les seves tesis, acordant-ne el cessament i proposant-se el nom de Faquineto. Finalment, Gumà diu que ha parlat amb Claudi Planàs, gerent de TBF, per l'enllaç de les dues línies pel port de Barcelona i que han quedat en activar l'assumpte. És la mateixa afirmació que ja havia comunicat a Balaguer uns mesos abans i que no produí resultats.

La junta general extraordinària⁴⁵² es convoca

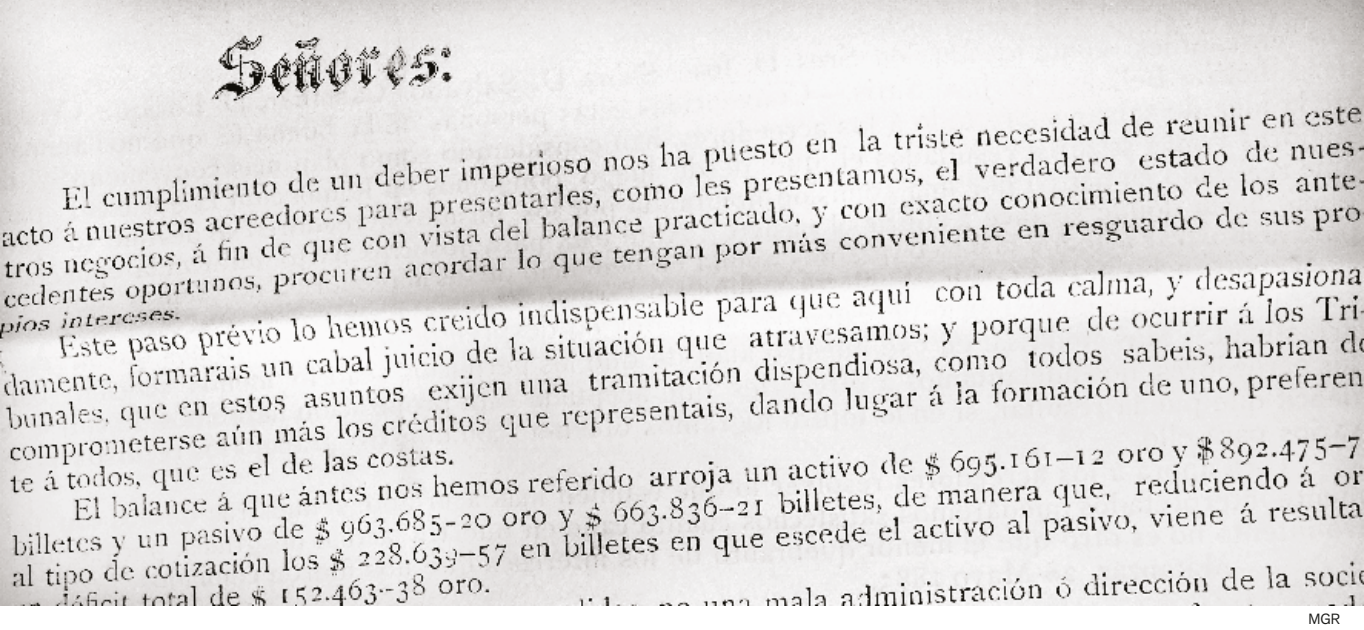
per al mes següent. Hi són representades 24.532 accions: Gumà representa el 15,4% del capital (conserva un nombre similar d'accions però no en té tantes de delegades com en ocasions precedents); Antoni de Torrents, el 12,4%, i el Banc de Vilanova, l'11%. Repassem l'acta. Gumà: «malgrat la depressió del mercat que afecta els nostres valors, hem pogut passar època tan funesta sense parar la nostra activitat, sense patir en el crèdit [!], sense disminuir el nombre d'obres i pagant puntualment el cupó número 1 de les accions i obligacions. Ara toca pagar el número 2 i els nostres accionistes, molts des del primer dia, que han donat mostres d'abnegació, se'ns han acostat per dir-nos que no hem d'exhaurir els recursos per pagar el que al canvi actual resulta massa oneros en interessos sinó dedicar-los a continuar les obres a fi d'arribar aviat a Reus, procurant uns productes que asseguraran el pagament dels interessos. Els he escoltat i ho he estudiat. Considerem que podem pagar quinze pessetes [= al 3% de 500], que seria el rendiment esperat quan s'arribi a Reus o de La Puebla a Samper, que esperem que sigui dins el primer trimestre del 1884. Per tant, hem convocat la junta per modificar els Estatuts, autoritzant el Consell a destinar al pagament d'interessos només la quantitat que resulti líquida del compte d'explotació després d'haver atès el servei d'obligacions. Aquesta quantitat no serà menor al 3% i s'augmentarà a mesura que ho permetin els resultats; si no s'hi arribés, es podria fer a càrrec del compte de construcció. I també diem que ens reduïm a la meitat els nostres honoraris». Fou molt aplaudit, ningú hi intervingué en contra i, en conseqüència, s'aprovà.

En paral·lel a la recerca d'obligacionistes, per tapar forats i passar el dia a dia, Gumà ha demanat diners als principals membres del Consell,

abundant els pagarés que s'endossen repetidament entre ells i que sovint acabaven descompats al Banc d'Espanya, que anava fiant. A principis de juny, Gumà havia rebut una carta d'Antoni de Torrents (membre del Consell dels Directes) signada per poders en nom del marquès Salvador Samà en què deixa constància que té «un préstec a Gumà de 767.302,50 pessetes per entregues en efectiu garantides amb 5.120 accions dels Directes que ha deixat en el seu poder, amb interessos del 6% anual, des del 23 de maig del 1883»;⁴⁵³ a inicis del 1884, l'import del préstec ja és d'1.148.936 pessetes i Gumà ha pagat uns interessos de 68.936 pessetes. En aquest negoci particular, cal notar l'elevada quantia del préstec, el tipus d'interès gens generós per part de Samà, el valor unitari dels títols oferts en garantia, considerablement per sota del valor en borsa (150 pessetes = 15% sobre el nominal, en el primer cas, molt més baix en el segon), i l'elevat nombre d'aquests, ja que mai Gumà declara disposar de tal quantitat d'accions en les seves assistències a les juntes generals. El seu màxim va ser de 3.800 títols. Tornarà a sortir.

Mentrestant, Balaguer és nomenat president del Consell d'Estat, cosa que l'obliga a renunciar al càrrec de conseller dels Directes. Pateix perquè els honoraris que rebia els passava a la biblioteca i voldria que no es perdés. A correu seguit, Gumà decideix deixar el càrrec vacant i continuar aportant el producte a l'ens.⁴⁵⁴ Uns mesos més endavant també renunciarà Romero Robledo en ser nomenat ministre. Des de Cuba, Joaquim lamenta que el seu fracàs impedeixi a Gumà presentar-se a la reelecció a diputat per Matanzas i l'aconsella que no ho faci, que busqui un altre districte.⁴⁵⁵ Per la seva banda, Josep Ferrer-Vidal Soler, fill de Ferrer i Vidal, comunica a Balaguer

A la pàgina del costat, comunicació als creditors de la fallida de Gumà Hnos. amb data 28/05/1883.



que s'ha enemistat amb Gumà i decideix deixar la Junta de la Biblioteca.⁴⁵⁶ No serà aquesta l'única enemistat sonada de Ferrer-Vidal Soler, ja que uns anys més endavant s'immiscirà entre Balaguer i Salvador Samà i serà l'exministre qui s'enfadarà amb ell. Resulta que, en ser nomenat Balaguer senador vitalici, renuncià a la candidatura de diputat per Vilanova cedint el lloc a Samà en representació dels liberals i, si bé aquest obtingué el nomenament en una primera elecció parcial, el fet no es repetí en la definitiva del febrer del 1891, en què resultà guanyador el fill de Ferrer Vidal, pel Partit Conservador, mentre que Samà s'havia d'acontentar essent escollit per Gandesa. Segons Palomas, «l'enrabiada de Balaguer fou enorme, amb Ferrer i Soler i amb algunes personalitats locals que li van prestar suport, en especial Josep Antoni Milà i Artigas, tots ells, a més, membres de la Junta del Patronat de la BMVB».⁴⁵⁷ Montserrat Comas relata amb detall la pel·lícula del dur enfrontament d'aquest any que estaria a punt d'arrasar la mateixa institució balagueriana.⁴⁵⁸ Virella, per la seva banda, esmenta la carta que Samà dirigí a Balaguer uns mesos després dels fets, «tot i que després del que va ocórrer

a Vilanova m'havia proposat no tornar a posar els peus allí, només per deferir-me a l'afectuosa invitació de vostè, i per no abandonar els meus hostes anirem el proper diumenge en el tren que parteix de Reus a les nou del matí, i crec arribar a Vilanova a les onze. Passarem allà el dia i retornarem a Barcelona en el tren de les vuit de la nit».⁴⁵⁹ El cas és que a Ribes, que l'any 1881 havien dedicat un carrer a Víctor Balaguer, deu anys més tard el canviaven i el destinaven a Josep Ferrer-Vidal i Soler, que és qui va pagar el pont de la Palanca d'entrada al municipi. Ara es diu carrer Nou.

L'octubre hi ha nova reunió del Consell:⁴⁶⁰ «s'ha començat a treballar al túnel de l'Argentera. S'ha presentat el nostre projecte d'unió a Pica-moixons amb la línia de Lleida. S'ha presentat un contenciós davant el Consell d'Estat pel ferrocarril del Val de Zafán i hem passat requeriment als senyors Navas i Anglada. Per a la línia de Reus s'hauran de comprar tres locomotores exprés i tres de mixtes, dos cotxes de primera i quatre de tercera, de característiques molt similars. S'estudia la possibilitat de vendre una part dels terrenys sobrants comprats per a l'estació de Vilanova, es podrien convertir en solars. Ho estudiarem». Una

carta de Puig de Nova York confirma l'acord del Consell: «Han rebut la comanda de locomotores i cotxes però veuen impossibles els girs directes, ja que ha plegat Zorrilla de l'Havana. Hauran de fer-ho sobre Londres o París. Espero que el ferrocarril arribi a Reus el març o abril pròxims».⁴⁶¹ En el consell següent s'aclareix que, pel tema del Val de Zafán, Hisenda reclama a Directes 202.275 pessetes per deutes anteriors.⁴⁶² I Gumà diu «que van malament els fons de l'entitat, ens hem de procurar líquid si no volem suspendre les obres»; en conseqüència, autoritzen Gumà a disposar de les accions i obligacions en cartera.

El desembre se celebren dues reunions del Consell i els problemes operatius es barregen amb la situació financera, que no millora. No tira endavant el projecte d'estació definitiva al moll de Sant Bertran, encara utilitzen la provisional; hi ha dificultats en la circulació d'entrada a Barcelona i durant uns dies els trens només arriben fins a Can Tunis; s'ha de fer un mur d'escullera a Roca Tallada, d'entrada a Barcelona, i una esplanació que permeti tres vies; el contractista Miralles, concessionari del túnel de l'Argentera, demana que se li paguin deutes i en algunes ocasions cobra amb accions de la companyia; de resultes d'una discussió, el secretari Pujol presenta la dimissió, que finalment no li és atesa; el Banc de Barcelona demana l'aval dels membres del Consell per signar un crèdit d'1,5 milions de pessetes amb garantia de 12.000 obligacions, al 6% i l'1% de comissió,⁴⁶³ ho accepten pel bé de la companyia i amb la finalitat de poder continuar les obres, i s'acorda que 6.000 de les obligacions en cartera es destinin a cobrir les possibles responsabilitats dels consellers i que aquestes obligacions quedin a les mans del director.⁴⁶⁴

EL POU DE LES OBLIGACIONS

L'any 1884 comença amb la dimissió del senyor Taulina com a membre del Consell i l'aprovació de la Memòria i Balanç de l'exercici 1883, el segon en explotació, que s'ha d'exposar a la junta del dia 5 d'abril. En aquest acte hi són representades 26.022 accions i s'informa que la cotització va malament (a 21 enters el 4 d'abril del 1884); que s'ha acabat el pont damunt el Francolí i el túnel de Tapioles; que s'ha aprovat el pas a nivell a Reus sobre la via de Lleida; es realitzen comentaris sobre la repetida competència en tarifes que fa TBF i que, quan s'empalmi amb la línia de Lleida a Picamoixons, el trajecte Lleida-Barcelona es cobrirà en quatre hores en lloc de les set actuals.

A la Memòria aprovada es fa força referència a la situació financera de l'ens. En fem un resum.

Després de la inauguració de la línia, la demanda de valors, que havia avançat temeràriament, retrocedí sense ordre, atropelladament, i es produí la crisi del gener del 1882. La Companyia dels Directes es va constituir el 5 de desembre del 1881 i a finals de mes tenia cobrat el 25% de les 60.000 accions no alliberades i al cap de cinc mesos podia haver-les fet efectives completament i haurien tingut un efectiu de seixanta milions de pessetes i quaranta milions en propietats aportades per VVB. Però no ho van fer, ja que haurien perjudicat l'accionista. Després, la crisi adquirí majors proporcions: subhastant 10.000 obligacions el febrer del 1883, el mercat continuava baixista i no aconsellava fer-ne més. L'agost se signà un préstec amb el Lyonnais de quatre milions de francs i es va aconseguir no parar les obres i pagar els interessos a accionistes i obligacionistes.

«Arribats a Valls, el pròxim juliol serem a Picamoixons i ja està acabat el quilòmetre que falta fins a empalmar amb la línia de Lleida; quan

puguem, l'enllaçarem. S'ha començat el túnel de l'Argentera i es treballa al tram Roda-Reus; La Maquinista farà el pont del Francolí. Continuen les obres a Gargallo, La Puebla de Híjar i Samper, lloc que serà el punt d'unió de les línies.»

«En total, el 1883 han circulat 4.990 trens, que han recorregut 273.726 quilòmetres, sense cap accident. Però el 17 de febrer del 1884, al quilòmetre 25, a les Costes del Garraf, va caure una roca al mig de la via. El tren circulava a 70 km/h i va parar en 150 metres gràcies als innovadors frens Westinghouse.»

«El producte líquid de l'explotació ha estat d'1.281.273 pessetes, en 91 quilòmetres, igual a 14.080 ptes./km, un pèl inferior al 1882, ja que una part de la línia de Valls no va funcionar durant tot l'exercici. Segur que, quan s'empalmi a Picamoixons, millorarà. Llavors farem competència al port de Tarragona transportant mercaderies directament a Barcelona. En els ingressos d'explotació veureu que han pujat molt més els ingressos per mercaderies que no pas els de viatgers. Les despeses d'explotació han estat del 45% dels ingressos, bon percentatge. I tot millorarà quan s'obri el tram de Roda a Reus, aviat hi arribarem. Viatgers transportats el 1883: 374.266.»

Del balanç de l'exercici 1883 (Quadre 24) en destaquem:

- L'augment de 8,9 milions de pessetes de les obres en construcció, quantitat important però poc rellevant, amb l'objectiu d'arribar a Madrid i pendent l'anhelat enllaç amb la línia de Lleida.
- Figuren al passiu 14.984.000 pessetes en concepte d'obligacions, quantitat superior a la suma de les 10.000 obligacions emeses el febrer del 1883 més les 25.000 ofertes en garantia al Lyonnais pel préstec de quatre milions de

francs. Consten a l'actiu 12.622.700 pessetes en concepte de «cartera», quantitat que podria correspondre a les obligacions pendents de ser emeses.

- Els efectes a pagar s'han disparat, cosa que reflecteix la manca de liquiditat de l'entitat. La companyia no s'atreveix a posar en circulació les accions de què disposa en cartera, temorosa de la seva devaluació, i acumula deutes.

En les eleccions a Corts del dia de la Verge de Montserrat del 1884, Gumà, que ha refusat presentar-se per Matanzas, surt escollit diputat per Igualada. Joaquim avisa que el «Govern [d'Espanya] no fa res, creixen els partidaris de l'annexió als EUA, no solament els criolls».⁴⁶⁵ El juliol, després de l'actuació de Balaguer i Juan Magaz, el Ministeri concedeix el permís per a l'enllaç a Roda de Berà, quan les obres fins a Reus estan gairebé acabades. Entrarà en funcionament el dia 17 del mateix mes i aquests trenta quilòmetres representaran el primer tram en funcionament de la línia cap a Madrid, acordant el Consell que no es farien actes inaugurals.⁴⁶⁶

Sí que se'n farien en la inauguració de la Biblioteca Balaguer, fixada per al 26 d'octubre del mateix any. «Hi haurà dos o tres dies de festa i focs d'artifici [que paga Ferrer], teatre i ball al casino. El governador i el capità general representaran el rei en la inauguració.»⁴⁶⁷ La festa es produí el dia indicat, amb forta oposició del sector catòlic més conservador, atès el passat lliurepensador, laic i maçó de Balaguer, i amb cessions del Museu del Prado i del de Belles Arts de San Fernando. El 1888 s'encarregà la Casa de Santa Teresa i l'1 de gener del 1900 s'efectuà la cessió de l'immoble a l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú.⁴⁶⁸

Tornem a la qüestió financera, que s'embolica

una mica més. Resulta que el juliol caducava el préstec del Crédit Lyonnais, ja que era amb venciment a un any i l'entitat no oferia condicions acceptables per a la renovació, segons l'opinió de Gumà. En el consell de l'agost es produeixen llargues discussions sobre l'oportunitat i quantia de les obligacions, i se signa un nou acord el mateix mes.⁴⁶⁹ S'acaben emetent 49.800 obligacions (ja que es recuperaven les 25.000 de la garantia) a un sindicat d'obligacionistes format pel Crédit Lyonnais (20.000 títols), Manuel Girona (10.000), Salvador Samà Torrents (10.000) i Òscar Pascual de Bofarull (4.800 en nom particular i 5.000 del Banc de Barcelona), al 3% i noranta anys. L'import és de 9.711.000 pessetes (= 195 ptes./unitat), que es farà efectiu a terminis durant un any. «Els Directes es comprometen a no emetre més obligacions ni a prendre préstecs amb la seva garantia fins al 1886 sense autorització del sindicat, a no pagar interessos ni dividendes als accionistes fins que no es produeixin beneficis i a destinar els diners a la continuació de les línies fins a l'Ebre i enllaçar amb la de Lleida», cosa que vigilarà el senyor Girona, que, mitjançant la seva vinculació amb la companyia del Norte, és també promotor d'aquesta línia cap a Montblanc i Lleida. Tot i ser la venda en ferm, el sindicat es compromet a obrir una subscripció pública per a la revenda dels 49.800 títols al preu de 225 pessetes, quinze de comissió per a ells i 210 per als Directes. El Consell ho aprova i acorda emetre les obligacions amb la garantia de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona.

D'aquests acords es desprèn que el Crédit Lyonnais, el Banc de Barcelona i també el seu president, Manuel Girona, a títol particular, són creditors de la companyia i que apareix com a nou obligacionista un membre del mateix Consell,

Salvador Samà, per un import respectable de 10.000 títols.

En el Consell següent⁴⁷⁰ s'aclareix una mica la situació. Gumà hi explica que «Salvador Samà té un compte de 75.000 lliures [gairebé dos milions de pessetes al canvi] que va deixar a la companyia, però havia figurat a nom de Gumà. Ara que Samà és comprador de 10.000 obligacions se li ha obert un compte al seu nom i, a mesura que vagin venint els venciments de les obligacions, s'aniran fent càrrecs en el compte de Gumà». És a dir, es permutava el préstec de Samà a la companyia⁴⁷¹ per un paquet d'obligacions de quantia similar, al 3% i a noranta anys. Per acabar-ho d'adobar, cal dir que el tipus del 3% ho era sobre el nominal de 500 pessetes per títol i, com que aquests estaven devaluats a 210, l'interès real era del 7,1%.

En definitiva, la nova emissió no era una operació de l'envergadura que aparenta sinó que s'havien agrupat en un mateix contracte el préstec del Lyonnais anterior i el particular del marquès de Marianao. Però la Companyia dels Directes de mica en mica s'havia anat enfonsant en el temut pou de les obligacions, tan maleït per Gumà a l'inici del projecte ferroviari. Als 10.000 títols del febrer del 1883 se n'afegien 25.000 el juliol següent. Un any després ja eren els 10.000⁴⁷² més 49.800 (és a dir, 59.800, igual a les 60.000 autoritzades menys les poques que s'havien amortitzat), un creixement diabòlic al qual encara s'havia d'afegir el crèdit amb el Banc de Barcelona. La companyia ho feia ben bé obligada per les circumstàncies, que, probablement, no oferien altres opcions, però a partir d'aquí els accionistes es quedarien sense cobrar ni interessos ni dividendes pel capital invertit, amb la qual cosa era impossible que el valor de les accions es recuperés en

el mercat, i el futur de l'empresa era cada cop més negre.

Malgrat la signatura del préstec amb el sindicat, el darrer trimestre del 1884 Miralles escriu repetidament a Gumà demanant cobrar, tant per les obres a Roca Tallada com per la línia de Reus. El Banc de Vilanova tampoc aconsegueix cobrar la part corresponent a l'obra del Baix Camp. Per la seva banda, TBF es pren més seriosament els Directes a partir de la posada en servei d'aquest nou ramal a l'important nucli de Reus i continua la batalla amb les tarifes. En conseqüència, al consell del desembre⁴⁷³ s'autoritza el gerent a aplicar tarifes especials i fer contractes particulars.

La Companyia dels Directes pagava no solament el desastre del mercat financer de l'any 1882 i dels següents, sinó també la intrepidesa d'un projecte que al seu dia no havia justificat el seu finançament ni havia assegurat les seves fonts, refiant-se d'un mercat que, en aquells moments, era exuberant en liquiditat i totalment irracional. La febre feia mesos que s'havia acabat i les Directes arriben a cotitzar al 15,2% del seu valor nominal el desembre del 1884.⁴⁷⁴

La manca de liquiditat portava discussions freqüents. En un moment o un altre, tots els consellers actuaren de fiadors de la companyia. El jove Salvador Samà i Torrents, no sabem si a iniciativa pròpia, de la seva mare o de l'oncle Antoni de Torrents, s'havia anat convertint en un important creditor dels Directes, per damunt dels seus companys, i amb les seves exigències crematístiques, les relacions s'havien anat enterbolint. En el consell del febrer del 1885 sobre la vigència o no d'un pagaré per import de 2,1 milions de pessetes avalat per diversos membres, Samà se situa obertament a favor del sindicat d'obligacionistes i del Banc de Barcelona, cosa que li és reprovada.

En la mateixa sessió també es diposita un nombre indeterminat d'accions al Banc d'Espanya per garantir pagarés i lletres acceptades per membres del Consell: Òdena, Soler, Torrents, Samà i Gumà. En la següent, Samà ofereix al Consell un nou préstec de 300.000 pessetes al 6% i a dos anys amb garantia d'uns terrenys de Sant Bertran (l'illa D), propietat de la companyia.⁴⁷⁵ La situació és insostenible. Samà actua com a últim recurs financer i no dubta a cobrar-ho a preu de mercat.

A part del camp financer, l'enfrontament latent entre Gumà i Samà també es juga en el de les aliances per salvar la situació de la companyia. Gumà, per una banda, remet continuadament a la constitució de la Xarxa de l'Est, que no és altra cosa que l'intent de pactar amb Planàs, el poderós director de la rival TBF, encara que sigui utilitzant el marquès de Campo (principal propietari de la línia Almansa-València-Tarragona) de palanca, com veurem. Per la seva banda, Samà se situa amb el sindicat creditor al costat de Manuel Girona, fortament vinculat a la companyia del Norte, i tampoc faria escarafalls a un acord amb MZA. Al Consell del Norte també hi ha Josep Ferrer i Vidal.

No és gratuït que més endavant, en la turmentosa junta del Banc de Vilanova del març del 1886, seguint amb la política d'estalvi de costos de l'entitat, s'acordés reduir el nombre de consellers d'onze a nou i, en el sorteig efectuat per triar a l'atzar els dos que havien d'abandonar el càrrec, la sort determinà que fossin Salvador Samà i Antoni de Torrents.⁴⁷⁶

En dates posteriors als consells dels Directes, es posa de manifest el baix rendiment de la línia de Saragossa, al·legant el persistent mal moment del sector agrícola; s'accepta la nova dimissió del secretari Agustí Pujol i es nomena com a substitut Pau Soler Romeu, fill del president Pau Soler

i Morell; i Pere N. Pujol, que actua de president del Consell en absència d'aquest, obre un bri d'esperança per als Directes: anuncia que ha conversat amb Planàs amb vista al possible cessament en la competència de tarifes, tot i que les condicions que imposa són considerades inacceptables pels de Vilanova.⁴⁷⁷ Aquesta cerca d'aliances també s'exterioritza en alguna manifestació de Gumà i en la carta que li envia un assidu soci comercial de l'Havana i tenidor de títols de la companyia manifestant «estar al corrent dels tractes amb els influents Rothschild [importants accionistes de MZA i ben introduïts en el negoci ferroviari], cosa que és un bon auguri per a l'empresa».⁴⁷⁸

El 1885 s'estrena amb una mostra de bones relacions entre Girona, en nom de la companyia del Norte, i Gumà. Assabentat que aquest l'havia anat a veure dos cops i no l'havia trobat, comenta els costos de les obres d'enllaç a Picamoixons i la bona marxa de les obligacions a la borsa, i diu que la seva bona gestió serà tinguda en compte en noves emissions.⁴⁷⁹

Per emmarcar una mica l'ambient del país aquells mesos, notem que pocs dies més tard, l'11 de gener, es produeix a la Llotja de Barcelona, davant el rei Alfons XII –que morirà uns mesos més endavant–, l'acte conegut com a *Memorial de Greuges*, que era el nom amb què es coneixia popularment la «Memoria en defensa de los intereses morales y materiales de Cataluña», en un acte presidit per Joaquim Rubió i Ors, i que consistia en una sèrie de reivindicacions polítiques i econòmiques amb motiu del projecte de conveni comercial entre Espanya i la Gran Bretanya i dels intents d'unificació del dret civil.⁴⁸⁰

El contractista Miralles no para de demanar per cobrar. Gumà no el rep i els diferents membres

del Consell es giren lletres mútuament per disposar d'un mínim de liquiditat. La tensió és tant als Directes com al Consell del Banc de Vilanova: a la junta del Banc hi assisteix el marquès de Marianao i el seu director (Josep Gassó), i hi ha embolics. Però van quedar fora del Consell; així hi haurà calma.⁴⁸¹

Gumà està desesperat i ho trasllueix en els escrits al fill Sebastià, amb qui ja comenta la situació econòmica i empresarial: «La baixa dels valors em té de molt mal humor per les conseqüències que porta i per això no he marxat de Madrid. Accepto el teu consell i callaré el que s'aconsegueixi mentre pugui. Si Campos [de la línia de València] no estigués tan sonat, segur que el conquistaria, però de moment no puc fer res fins que tingui la memòria que li vaig encarregar a Pujol sobre la Xarxa de l'Est. Celebro que estiguis millor, doncs, ja que no hi ha pessetes, que hi hagi salut. Gou em diu que les Directes van tancar ahir a setze, a veure si pugen a disset».⁴⁸²

I s'arriba a la junta de l'abril del 1885, en què són representades 24.915 accions.⁴⁸³ Amb la presidència del governador de la província, dura gairebé quatre hores. Gumà en representa el 12,9%; el Banc de Vilanova, l'11,4%; la suma de Salvador Samà, la seva mare i el seu oncle Antoni de Torrents, el 12,7%, i el president Pau Soler (que no sembla que hagi perdut els títols arran de les malifetes del seu fill), el 6,6%. El domini accionarial dels fundadors ja no és tan aclaparador i res no indica que anessin a l'una.

D'entrada, diverses intervencions qüestionen amb duresa la política seguida pel Consell. En transcrivim un resum: «No es comprèn que es continuïn fent obres en les quals ja s'han gastat uns cinc milions i això impedeix cobrar interessos.» «Si no s'hagués fet aquesta línia cap a

Madrid, ara cobraríem dividends, i a la Memòria es diu que es continuarà i s'hauran de buscar fons amb obligacions. Això s'hauria de posposar fins que pugin les accions i tots els valors.» «El senyor Gumà, pensa arribar a Samper sense ampliar el deute flotant?» «No s'ha de construir més fins a tenir recursos certs, positius i suficients.» «Realment es volen crear més obligacions?» «Hauríem d'haver cobrat el 3% d'interessos i la Memòria ni en parla, i ja he esbrinat que en el contracte amb els obligacionistes es diu que no se'n pagaran, ho va exigir el sindicat i el Consell ho va aprovar. Suposo que va ser degut a les difícilíssimes circumstàncies, us compadeixo, però els perjudicats som nosaltres.» «Un conseller va ser prestador i prestatari alhora [referint-se a Samà] i reclama que aquest aboní a la companyia els guanys que li reporta el negoci; si Samà hagués tingut pèrdues, els hi hauríem abonat?». Gumà es defensa a ell i a Samà: «Anar a Reus i Madrid no va ser un error meu o del Consell, ho va ser de la Junta i de l'entusiasme del públic, que va demanar accions per 19,5 vegades més [...] Si no hagués vingut la crisi, cap sacrifici ens hauria costat anar a Reus i fins a Madrid [...] Ara no podem parar sense faltar a grans compromisos [referint-se als terminis de la concessió i als adquirits amb el sindicat] [...] El que fem és tenir-hi menys gent [...] No volem competència amb els rivals però les bases que ens ofereixen no són acceptables [referint-se a l'intent de pacte amb TBF] [...] Com volem que donem interessos quan no hi ha sobrant de producció? [...] Només es podrien pagar cupons ampliant el deute flotant, cosa no desitjada [...] L'article del contracte amb el sindicat diu que només es podran pagar cupons quan hi hagi rendiments, sia per explotació, sia amb altres recursos, com podria ser la venda dels terrenys de Sant Bertran [...] Tothom

pot fer diversos negocis i ser del Consell no impedeix poder-ne fer d'altres [referint-se a Samà]. Tant de bo altres accionistes haguessin fet el mateix, la negociació hauria estat més fàcil [...] El Consell ja es va rebaixar el sou un 50%; la col·locació de les obligacions a cinquanta i fins a 39 duros [= 195 pessetes] ha gravat excessivament la companyia, en uns sis milions de pessetes, quan pensàvem que les col·locaríem almenys a seixanta duros i hauríem pogut pagar el cupó i més».

Acabada la discussió, s'aprova la Memòria i el Balanç de l'exercici 1884 anterior. També la substitució de Romero Robledo al Consell.

La Memòria intenta donar ànims i s'hi expressa que el 1884 ha estat un molt mal any financer amb abstenció gairebé absoluta de moviment de capitals. Es dona compte de l'emprèstid efectuat i es diu que els títols aviat cotitzaran a París, cosa que fa preveure que tiraran amunt. Així han pogut continuar les obres. En resum:

- Tenen dotze quilòmetres construïts dels 155 que separen Reus del Val de Zafán.
- Tornen els problemes en el quilòmetre dos de la línia, sortint de Barcelona, ja que el temporal va fer desaparèixer un quilòmetre de via. La reparació la dirigeix l'enginyer en cap senyor Cardenal i les obres urgents s'han adjudicat a Miralles.
- Producte del marasme financer, totes les obres van lentes i durant el 1884 han disminuït el seu ritme. Així, encara no està empalmada la via a Picamoixons.
- El producte líquid ha estat d'1.436.789 pessetes, amb unes despeses de 657.020 pessetes, 13.061 ptes./km. Han anat una mica avall en el rendiment, igual que totes les línies importants.
- En total han circulat 6.050 trens, amb 337.101 quilòmetres recorreguts, i tenen una mitjana de

110 quilòmetres de línia en explotació, que són 126,8 a finals d'any (= 95,7 a Picamoixons més 31,1 a Reus). Els viatgers han estat 368.828 i s'han transportat 93.430 tones de mercaderies, principalment vi, carbó, cereals i farines, teixits i cotó.

Per la seva banda, el Balanç indica que s'ha continuat amb un ritme lent d'inversió a les diferents línies, totalitzant 8,7 milions de pessetes, quantitat gairebé idèntica a l'exercici anterior. Destaca l'encara important inversió en la línia de Valls, més de tres milions de pessetes, mentre que a la de Madrid s'han dedicat cinc milions. Baixa l'import dels efectes a pagar i pugen els comptes corrents passius, les obligacions i els crèdits.

Tornant al fil de la història, al consell posterior a la junta, Gumà exposa que a Madrid algú li ha parlat de comprar la línia del Val de Zafán, que ell sempre s'havia negat a parlar-ne, ja que hi veia futur, però en les circumstàncies actuals veu «difícil, si no impossible, empalmar amb ella els rails que ja tenim estesos; per tant, crec en la realització i en soc partidari. Per una banda, hi ha l'ideal nostre inicial d'anar a Saragossa. Per l'altra, la lògica dels números que ens imposa i ens permetria pagar els nostres deutes sense noves obligacions». Alguns consellers són partidaris de la venda, d'altres, no, ja que opinen que «la salvació de la companyia és a Saragossa». Es posa a votació i tots estan a favor de vendre excepte Domènec Sanromà, que només hi està d'acord si se n'obtenen 30.000 duros/km. Gumà diu que Sanromà darremament sempre va en contra d'ell, fins i tot en temes de dignitat. Sanromà diu que se'n va. Gumà hi està d'acord i, si no, diu, marxarà ell.⁴⁸⁴

Les aigües baixen tèrboles i es precipita l'agonia de la companyia. En reunions posteriors es

produeixen noves discussions entre Gumà i Samà, que continua situant-se a favor del sindicat d'obligacionistes.⁴⁸⁵ S'ofereixen més terrenys de Sant Bertran en garantia d'operacions, primer a favor del Banc d'Espanya per uns pagarés endossats del Banc de Vilanova, després del Crédito Español per 900.000 pessetes i de Samà per cinc lletres que pugen a 410.000 pessetes. S'acorda posar un baixador a Nulles, a petició de l'Ajuntament. S'aprova un pla del gerent per reduir costos en 50.000 ptes./any, però s'ha de despatxar personal. Samà proposa que els consellers no cobrin i s'aprova. Gumà diu que els consellers cobraven 2.500 ptes./any, ell també cedeix aquesta quantitat.⁴⁸⁶ Construiran *tinglados* per a mercaderies a les estacions de Reus i Valls. Suprimeixen trens a causa de la poca aflluència de viatgers. Sanromà,⁴⁸⁷ que no ha plegat i s'havia anat situant com a opositor de Gumà en temes de gestió, qüestiona les tarifes i la poca intel·ligència amb els competidors. L'al·ludit contesta que ha anat vuit vegades a veure Planàs, però que aquest no ha vingut mai aquí i ja se sap que el conveni no va ser possible.⁴⁸⁸ L'Ajuntament de Cunit insisteix a demanar un baixador, ofereix els terrenys i les despeses d'explotació durant dos anys. Enmig de renegociacions de lletres, pagarés i garanties, Gumà informa que els deutes són de 3.438.674 pessetes i demana auxili al Consell, ja que es troba abatut i sobrepassat. Sanromà hi veu una oportunitat de ficar-hi cullerada i diu que estava allunyat del gerent en èpoques de glòria però ara s'ofereix a ajudar-lo. El president proposa també a Cuadros⁴⁸⁹ perquè, juntament amb l'anterior, formin una Comissió d'Assistència al Gerent, prevista als Estatuts i dotada d'amplis poders, oferint-los la possibilitat d'hipotecar la línia Roda-Reus i Val de Zafán, cosa que accepten els presents.⁴⁹⁰ A la sessió següent, Gumà i la Comissió

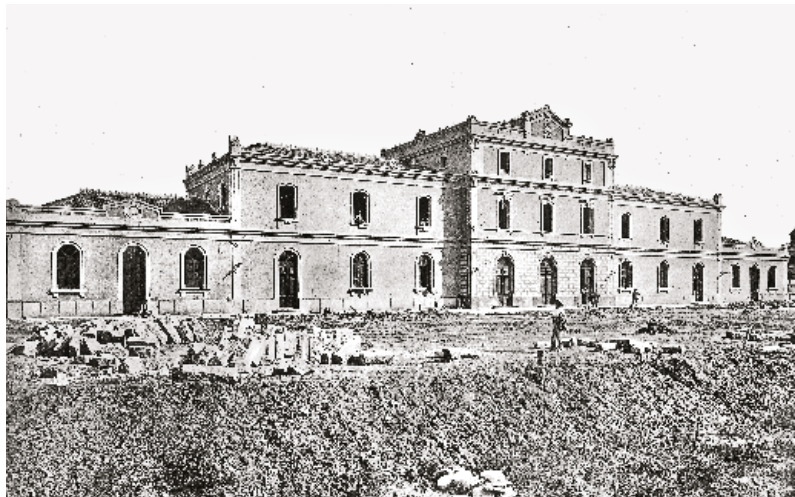


RAFAEL ARENAS / BMVB

«Carolina» al pont del Francolí, entre el Morell i Puigdelfí, el 1884.



RAFAEL ARENAS / BMVB



RAFAEL ARENAS / BMVB

A la pàgina del costat, a la dreta, entrada a l'estació de Reus el 1884. A l'esquerra, estació de Reus amb les andanes el mateix any.

reconeixen que els Directes no pot afrontar els pròxims venciments. Soler i Morell es queixa que ell ha fet molts sacrificis per la companyia i ara es troba amb això, que arruïnarà el seu crèdit, i vol que tots hi posin diners per afrontar-ho. Especifica els pagarés que té pendents, per un total de 810.000 pessetes. Gumà reafirma que tots aquests diners s'han invertit en la companyia, tal com deia Soler, i es fa constar solemnement a l'acta que els deutes els assumeix la casa.⁴⁹¹.

Altrament, i en paral·lel, el mes d'agost del 1885, Gumà, que era vidu des de feia sis anys, s'havia casat amb Dolors Soler i Morell, germana del president dels Directes i del sogre del seu germà Joaquim. Dolors era vídua d'Isidre Sans Ferrer, que el 1878 havia participat en la constitució de la companyia VVB. Vint dies més tard d'aquest casament, qui enviduava a l'Havana era l'esmentat Joaquim.

I l'irreductible Gumà encara obria nous fronts. El maig del 1885, el Banc de Vilanova accepta subscripcions d'obligacions dels Ferrocarrils d'Astúries, Galícia i Lleó, garantides per la companyia del Norte.⁴⁹² El novembre següent escriu a Balaguer, aprofitant que aquest és president del Consell de Filipines, ja que resulta que el Govern de Madrid vol impulsar un ferrocarril en aquesta colònia i planteja un concurs en el qual Gumà

veu una oportunitat, i exposa al diputat que està estudiant el projecte de la línia Manila-Dagupan. A més, Casimir està sense recursos i necessita feina; podria ser el delegat a l'exposició de les Filipines que aquell està impulsant.⁴⁹³ La idea inicial de Balaguer era organitzar d'una manera simultània a Madrid i a Manila dues exposicions de dinamització econòmica, promocionant els productes de l'arxipèlag exportables a la metròpoli.⁴⁹⁴ Casimir, que havia estat president del comitè organitzador de l'Exposició Regional feta a Matanzas el 1881, quan era alcalde de la localitat, podia ser una persona adequada per integrar-s'hi. L'exposició s'inaugurà, amb Balaguer de ministre d'Ultramar, el juny del 1887 al Palau de Cristall del Retiro madrileny, però Casimir no s'hi pogué col·locar. La de Manila no es va inaugurar fins al 1895 i Casimir havia mort a Barcelona el 1890.

El desembre, Gumà rep una carta de Salvador Samà demostrant que les seves relacions amb Antoni de Torrents –que devia actuar com a administrador del seu patrimoni– tampoc són excessivament fluides, i introdueix una ombra de dubte sobre la gestió d'aquest i les seves cartes a Gumà de dos anys abans. Diu: «Contesto a la seva del dia 19/12 i no tinc res a veure amb els pagarés que esmenta, ja que, encara que digui que Antoni de Torrents els va signar en nom seu i juntament

amb Gumà, ho va fer sense poders meus, ni el meu consentiment, ni el meu coneixement. Jo ni sabia de l'existència d'aquests pagarés. I quan la vaig tenir, vaig acudir al Tribunal perquè es deixessin sense efecte. Per tant, que es dirigeixi al senyor Antoni».⁴⁹⁵

EL COST DE LA LÍNIA DE VALLS A VILANOVA I BARCELONA I ELS RESULTATS ECONÒMICS

Els balanços publicats i presentats a les corresponents juntes generals de la Companyia dels Directes responen a una exposició poc normada, amb llacunes d'informació que, juntament amb la no-disponibilitat dels detalls de la comptabilitat, dificulten la comparació i l'extracció de conclusions gaire definitives, però constitueixen la documentació que ens ha arribat.

Els tres primers exercicis 1882-1884 estan confeccionats amb el mateix estil i aprovats pel mateix Consell, mentre que el del 1885 fou aprovat per un de diferent, sense que –segons consta a l'acta de la sessió del 10 d'abril del 1886– aquest se'n fes responsable, manifestant que només el portava a aprovació.

Després de la inauguració de la línia fins a Vilanova, en els tres primers exercicis liquidats es produeix una inversió nova de vuit o nou milions de pessetes anuals, mentre que el 1885 baixa a 3,5 milions de pessetes, conseqüència del col·lapse financer que patia. L'anotació de seixanta milions de pessetes per a la compra de les accions de VVB sense especificar-ne els detalls impedeix saber el cost atribuïble a cada línia. El balanç del 1885 suposa una regularització d'aquesta quantitat pagada als socis de l'antiga VVB sense que això porti nova informació pel que fa al cost de cadascun dels principals actius. El compte d'accionistes per 36 milions de pessetes a l'actiu pot fer

pensar que en els tres primers exercicis queden per subscriure els 42.000 títols dels quals hem parlat, però no coincideix l'import. Estranyen els 24 milions en comptes corrents actius del 1885.

El finançament bàsic de la companyia resulta precàriament explicat, ja que s'anota el total del capital social sense detallar-ne l'estat, amb la qual cosa es desconeix quina part ha estat efectivament aportada.

EL COST DE LA LÍNIA VALLS-VILANOVA-BARCELONA I COMPARATIVA AMB LES ALTRES LÍNIES

Suposant que al tancament de l'exercici 1884 tota la inversió en aquesta línia ja estava comptabilitzada, podem deduir el cost total de la línia Valls a Vilanova i Barcelona –que no ens ha arribat per cap altra banda– i la desviació respecte al pressupost del projecte del 1878. Tot i que subsisteixen dubtes prou importants: Quina part dels costos de la compra de les 4,7 hectàrees de terreny a Barcelona s'han imputat a VVB? ¿Els interessos pagats als accionistes segons les juntes del 30 de setembre del 1880 i del 19 de novembre del 1881, estan degudament imputats i separats dels costos financers dels exercicis posteriors a la inauguració i dels atribuïbles a altres inversions com la línia aragonesa, els inicis de la línia a Madrid o els mateixos terrenys de Barcelona? Cal recordar que, en el moment de la inauguració de la línia de Vilanova, la companyia estava financerament sanejada. L'endeutament aparegué quan es començà a tirar cap a Madrid i Saragossa. Fetes aquestes excepcions, el cost final seria un 5,1% superior al pressupostat l'any 1878.

A *Los caminos de la era industrial*, Pascual fa una determinació profunda de les fonts de finançament dels capitals aportats per a la construcció

Quadre 24. Balanços dels Ferrocarrils Directes de Madrid i Saragossa a Barcelona

Actiu	1882	1883	1884	1885
Accionistes	36.000.000	36.000.000	36.000.000	6.000.000
Línies Valls, Val de Zafán i terrenys St. Bertran	60.000.000	60.000.000	60.000.000	
Construcció línia Valls	1.737.580	3.097.093	6.275.990	
Construcció línia Madrid	1.066.590	8.167.113	13.375.345	
Construcció línia Saragossa	449.524	878.502	325.923	
Construcció línia Gargallo			836.292	
Ferrocarrils en explotació				72.612.679
Mines de carbó i plom	5.487	7.462	9.577	358.000
Concessions i estudis				2.000.000
Immobles				6.352.082
Construcció Reus-Ebre				2.183.862
Construcció Gargallo				864.082
Caixa	51.092	21.651	30.259	69.455
Banc Vilanova/bancs diversos	2.226.912	1.980.212	299.373	
Catalana General de Crèdit	1.244.334			
Comptes corrents diversos	41.734			
Cartera	136.200	12.622.700	208.125	6.050.000
Dipòsits de contractistes	104.690	343.590	257.740	247.740
Comptes corrents	992.032	992.247	787.039	24.390.687
Accionistes VVB	1.400	1.400		
Interessos, títols provisionals i accions	443.190			
Utensilis/magatzem i subministraments	28.783	115.256	395.468	271.906
Defensa Roca Tallada		14.329	352.042	
Sindicat obligacionistes			6.547.710	66.810
Société Lyonnaise, compte cupons				219.135
Explotació línia VVB	411.000			
Explotació línia de Saragossa	228.880			
Suma	105.169.428	124.241.555	125.700.883	121.686.438

Passiu	1882	1883	1884	1885
Capital	100.000.000	100.000.000	100.000.000	100.000.000
Comptes corrents	3.023.338	2.328.052	3.494.895	1.726.237
Garanties de contractistes	900.942	1.403.836	1.375.152	559.958
60% passiu de les accions	1.200	1.200	1.200	
Interessos	13.194			
Obligacions		14.984.000	14.952.749	14.921.496
Dipòsit contractes de tràfic				5.766
Société Lyonaise, compte obligacions			2.987.769	
Banc de Barcelona			1.574.900	
Cupons pendents de pagament		93.712		2.295
Hipoteca terrenys St. Bertran				1.980.415
Explotació línia VVB	908.886			
Explotació línia de Saragossa	255.184			
Lletres/efectes per pagar	66.683	4.430.759	1.314.222	2.499.270
Suma	105.169.427	123.241.559	125.700.887	121.695.437

Font: Memòries i balanços anuals. BMVB.

Quadre 25 A. Cost final de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona el 31/12/1884

Concepte	Ptes.
Inversió de VVB, cubicació amb data 19/11/1881	13.161.355
Inversió a càrrec dels Directes el 31/12/1884	6.275.990
Cost total línia de VVB	19.437.345
Pressupost segons projecte del 30/11/1877	18.480.597
Increment de cost	956.748
Equival a una desviació en % del	5,18
Cost per km considerant 95,7 km	203.107

Font: Elaboració pròpia sobre la base de diversos documents publicats per la companyia.

Quadre 25 B. Càlculs deduïbles de Pascual, *Los caminos de la era industrial*

Concepte	Ptes.
Costos de VVB en liquidació el 19/11/1881	12.025.381
Balanços dels Directes del 1882, el 1883 i el 1884 (A)	6.628.032
Interessos pagats als accionistes el 1882	1.815.809
Cost total línia de VVB	20.469.222
Increment de cost sobre el projecte	1.988.625
Equival a una desviació en % del	10,76
Cost per km considerant 97 km	211.023

(A) Inclou 352.042 ptes. per reparacions a Roca Tallada el 1883.

Font: Elaboració pròpia sobre la base de diversos documents publicats per la companyia.

Quadre 26. Comparativa dels costos de construcció de les línies ferroviàries catalanes

Línia o tram	Cost total línia Ptes. corrents	Km	Ptes/km corrents	Any	Deflactor IPC	Ptes/km 100 = 1881
Mataró-Barcelona	5.095.000	28	177.000	1848	73,38	241.210
Granollers-Barcelona	7.137.000	29	246.000	1854	81,39	302.248
Reus-Tarragona	2.952.000	13	225.000	1856	87,18	258.087
Barcelona-Martorell	9.590.000	30	322.000	1859	80,60	399.504
Saragossa-Barcelona	124.400.000	367	339.890	1861	86,78	391.669
Bcn-Mataró-Granollers-Girona	43.000.000	170	252.941	1862	86,33	292.993
Tarragona-Reus-Montblanc	15.352.000	43	357.000	1863	92,30	386.782
Reus-Montblanc	12.420.000	30	410.700	1863	92,30	444.962
Martorell-Tarragona	21.000.000	73	288.000	1865	88,00	327.273
Granollers-Vic	14.952.000	40	372.000	1875	98,66	377.053
Vic-Sant Joan Abadesses	23.407.000	48	484.919	1881	100,00	484.919
Granollers-Sant Joan Abadesses	38.360.000	88	435.900	1881	100,00	435.900
Valls-Vilanova-Barcelona (1)	20.469.222	95,7	213.889	1881	100,00	213.889

(1) Darrer tram inaugurat el 31/01/1883

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades publicades per la companyia, Pascual, *Los caminos...*, i Maluquer, *La inflación... Op. cit.*

de VVB, però no fa una determinació clara del cost de la línia. A més, deixa de banda la cubaació feta a finals del 1881 i dona com a bona la xifra que figura en el document de liquidació del 19 de novembre del 1881. A la quantitat resultant dels balanços de la companyia hi afegeix 352.042 pessetes, import de les obres de reparacions efectuades a Roca Tallada, producte del temporal del 1883, un any i mig més enllà de la inauguració d'aquell tram, amb la qual cosa situa el cost conjunt d'aquests exercicis en 6.628.032 pessetes. També xifra els interessos pagats als accionistes en 1.815.809 pessetes. Amb aquestes quantitats, el cost total s'incrementa un milió de pessetes, cosa que implicaria un desviament del 10,76% sobre el pressupost i un cost per quilòmetre de 211.023 pessetes. També considera els 97 quilòmetres inicialment previstos de la línia.

Sens dubte, l'increment del 5,18% del cost de l'obra després dels set anys transcorreguts des del projecte cal considerar-lo dins la normalitat. Fins i tot donant per bo el càlcul de Pascual, superior en un milió de pessetes,⁴⁹⁶ el desviament del 10,76% no desmereix el comentari. I si la comparem amb els grans increments patits per la majoria de companyies precedents, la gestió de l'obra cal qualificar-la de prou eficient.

Val a dir que, segons els estudis de Maluquer,⁴⁹⁷ l'increment de preus de consum en el període 1877-1884 és simplement de l'1%. Tot i que els preus de consum poden tenir poc a veure amb l'evolució dels costos en les obres ferroviàries, aquest és un dels pocs indicadors de què disposem referents a aquesta època i cal prendre'l amb les reserves corresponents. Aplico el mateix índex al quadre elaborat amb les dades que ofereix Pascual, en què calcula el cost de les diferents línies

ferroviàries catalanes, des de la primera fins a la inauguració de la de Valls a Vilanova i Barcelona. A fi que els sistemes de càlcul siguin homogenis, per al cost de VVB consigno el calculat en els seus treballs però amb els quilòmetres definitius.

De ben segur que els costos de cada línia són difícils de precisar i estan subjectes a discussió, però les quantitats ressenyades no poden diferir excessivament de les reals. També cal anotar que les dificultats tècniques o orogràfiques de cada línia són ben diferents i que de la primera a la darrera passa un llarg període de 33 anys, amb les consegüents evolucions tècniques. Però el resultat de la comparativa per a la línia de Vilanova, que resulta ser la més barata a cost per quilòmetre, és sorprenent i fins i tot espectacular. Els costos d'algunes línies més que dupliquen el de VVB, que només són mitjanament comparables amb els de la mataronina, que segurament disposava d'una orografia més favorable. Quedi també constància que el tram Martorell-Tarragona per l'interior va tenir un cost unitari un 53% superior al de Vilanova, malgrat els quinze túnels de les Costes.

A Gumà se li podran criticar diversos aspectes de la seva direcció al capdavant de les companyies, però la gestió de la construcció de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona i dels seus costos és digna d'elogi. Sens dubte, abans devia estudiar i captar les dificultats amb què havien ensopegat els projectes que el van precedir, sovint amb relacions turbulentes amb les constructors concessionàries o multiplicats pels costos financers, i va saber bandejar, ja d'entrada, el possible conflicte fraccionant l'obra i oferint-la a diferents contractistes, als quals, de ben segur, va sotmetre a un control de costos més minucios. La

febre d'or proporcionant el capital necessari a canvi d'accions hi va fer la resta.

COMPARATIVA DE L'EXPLOTACIÓ DE LA LÍNIA A VALLS I REUS

De les dades que presentem en els quadres següents en podem fer alguns comentaris:

- En els quatre exercicis complets en què van operar les línies dels Directes es van més que duplicar els quilòmetres en explotació.
- En el primer exercici, els números són millors que en els següents. A mesura que la línia s'amplia cap al sud i ponent de Vilanova, el trànsit per quilòmetre tendeix a decreixer, tant en passatgers com en mercaderies. Lògicament, l'atracció que Barcelona protagonitza sobre el seu entorn va disminuint a mesura que s'eixampla la distància. L'anhel d'ampliar les línies que tenien la major part de companyies ferroviàries no sempre era correspost amb una millor rendibilitat; això depenia de la potència demogràfica o econòmica dels extrems. En aquest sentit, ni tan sols la incorporació a la xarxa de l'enllaç fins a Reus resulta rellevant, almenys pel que fa al trànsit de persones, tot i que en aquest factor hi devia influir la competència de tarifes amb TBF.
- Pel que fa a la comparativa amb les altres línies que operaven a Catalunya, TBF sempre està clarament per damunt quant a rendiment per quilòmetre, tant en passatgers com en mercaderies. El nombre de passatgers dels Directes es mouria per la banda alta del quadre quan només s'explotava el tram Vilanova-Barcelona; quan la línia es perllongà cap a Valls i Reus, la densitat de trànsit davallà, malgrat ser encara superior a la línia de Saragossa.

ELS COMPTES DE RESULTATS DE LA COMPANYIA DELS DIRECTES

En l'anàlisi dels comptes de resultats sembla necessari distingir entre els ramals de Valls i Reus a Vilanova i Barcelona i la línia aragonesa del Val de Zafán. Partirem de les dades que sintetitza Pascual a *El ferrocarril a Catalunya*. Els comentaris a realitzar serien del mateix to que a l'epígraf anterior:

- A mesura que s'allarga la línia baixen els rendiments unitaris.
- La incorporació de la línia del Val de Zafán, com que no estava empalmada amb la resta de la xarxa de la companyia, va suposar un rendiment antieconòmic que just cobria la despesa corrent, sense marge per retribuir el capital o amortitzar les instal·lacions. Encara havien de passar anys fins que s'empalmés Reus amb La Puebla de Híjar i així es connectés Barcelona amb la capital aragonesa pel camí més curt.
- Amb els beneficis bruts s'havia d'afrontar les amortitzacions i els costos financers. Els costos de les amortitzacions, la retribució als accionistes i els pagaments als obligacionistes no figuren segregats en cap dels balanços presentats ni consten en cap banda; en conseqüència, la quantificació del benefici net és una incògnita.
- Malgrat que els beneficis bruts s'incrementin cada any, cal suposar que igualment ho farien amortitzacions i costos financers. La companyia, en una data indeterminada, va prescindir de l'objectiu d'arribar a Madrid, però el reduït capital social realitzat i l'excessiu recurs a les obligacions impedié també arribar a Saragossa. L'objectiu esdevingué aviat una quimera, ja que els resultats d'explotació tampoc aportaven els recursos suficients.

- Les possibilitats de subsistència de la companyia i d'aconseguint de l'objectiu aragonès només haurien estat possibles amb un capital social molt superior, i sense retribució més enllà dels possibles beneficis reals d'explotació.
- Pascual incorpora també en les comparatives l'exercici 1886, ja amb l'administració de la companyia a les mans de TBF i, per a unes xifres d'ingressos, despeses i beneficis bruts similars als exercicis ressenyats, anota uns beneficis líquids de -814.850 pessetes.

LA DIMISSIÓ DE GUMÀ

El dia 23 de gener del 1886 se celebra una nova sessió del Consell dels Directes.⁴⁹⁸ La Comissió nomenada setmanes abans per assistir el gerent dona compte de les seves gestions i Cuadras diu que van comprovar les accions existents a la cartera de l'entitat i Gumà en va mostrar 8.000 en lloc de les 42.000 que constaven als llibres. El gerent explicà que, d'acord amb l'autorització del Consell amb data 27 d'octubre del 1883 per disposar de les accions en cartera, s'havien empenyorat feia temps per aixecar fons, ja que, com més baixava el valor unitari dels títols, més n'havia d'aportar com a garantia. Posteriorment, els prestadors van vendre a plaça una bona part dels títols, que passaren a les mans del públic. Apunta que aquests en conserven uns 12.000; per tant, al públic hi han passat unes 22.000 accions. Feta l'explicació, el Consell decideix retirar-li l'autorització de disposar de les accions en cartera, ja que hauria hagut d'informar-los, i el requereixen perquè doni compte exacte, justificat i detallat de les operacions, cosa que també haurà d'efectuar la Comissió.

Una setmana després es torna a reunir el Consell, però Gumà no hi assisteix. Cuadras, en

nom de la Comissió, dona compte del que s'ha esbrinat aquests dies, però no consten els detalls a l'acta. Altrament, el sindicat d'obligacionistes reclama que se li paguin interessos per la demora en uns pagaments de cupons i no es pot cobrir un venciment de Francesc Olivé.⁴⁹⁹ En una nova sessió⁵⁰⁰ compareix Gumà confirmant que el 31 de desembre del 1884 hi havia els resguards de les accions correctes; les que faltaven eren en garantia de tres préstecs dels quals havien estat assabentats els consellers i que figuraven al balanç i a la comptabilitat.

Davant la situació de crisi interna i externa, les reunions se succeeixen amb celeritat. En la següent,⁵⁰¹ el Banc de Vilanova demana una hipoteca a favor seu de la línia Roda-Reus per 300.000 pessetes, i un milió pessetes més a favor del constructor Miralles com a garantia de les obres realitzades. El Consell contesta que compliran fidelment els compromisos i que el tema queda damunt la taula. A continuació es llegeixen els requeriments d'informació dirigits al gerent, que, a causa de la notòria importància i complexitat de l'assumpte i la voluntat de contestar amb detall, demana tres dies més de coll, que se li concedeixen. Llavors Gumà anuncia la seva dimissió, que presentarà davant la junta general, però que el Consell ja la donés per anunciada. En conseqüència, es convoca una junta general extraordinària per al dia 22 del mateix mes a l'estació de Barcelona per informar de la dimissió presentada, de l'estat de la companyia i escatir possibles solucions. I presentar la dimissió, també, de tots els consellers davant la junta general.

El Consell es reuneix de nou al cap de quatre dies.⁵⁰² Gumà llegeix la seva resposta explicant l'ús que va fer de la facultat de disposar de les accions de la societat per aixecar fons en benefici

d'aquesta i dona relació dels fets «no tan detallada com el Consell li ha demanat i ell hauria volgut». Acabada la lectura, sense avançar cap mena de posició, el Consell deixa el tema damunt la taula per al seu estudi i diu que ja emetrà opinió en la pròxima sessió. El document no es transcriu al llibre d'actes.

El mateix dia, Gumà escriu a Balaguer⁵⁰³ anunciant-li la seva dimissió i preveu que la junta serà turbulenta, per la qual cosa li demana que hi assisteixi i que la presideixi Cristino Martos. Balaguer diu que li és impossible i Gumà hi insisteix cinc dies més tard: «la situació és tan greu com es pugui imaginar, és suprema [...] no deixi de venir». Balaguer i Martos no vingueren, i Gumà dimití.

Tres dies més endavant hi torna el Consell.⁵⁰⁴ Pel que fa a la Memòria presentada per Gumà, consideren per unanimitat que fins ara no s'ha donat compte prou detallat de l'ús de la facultat que li fou conferida el 1883 per empenyorar valors en cartera. Respecte a 23.950 accions, i atès que només la junta general, davant la qual diu que donarà les oportunes explicacions, és competent per dictar una resolució que aprovi o no la seva gestió, el Consell acorda deixar la qüestió per a la pròxima junta. Amb referència a aquest fet, Pascual diu que aquest paquet de títols es va pignorar en garantia de préstecs.⁵⁰⁵

El Consell següent⁵⁰⁶ és per donar curs a qüestions de tràmit que exposa Gumà, actuant com a verdader director-gerent, i que denoten tant el marasme financer en què es troba la companyia com que, malgrat la seva dimissió, continua essent qui porta la veu cantant a la casa. Explica que ha rebut un escrit de l'enginyer senyor Bori notificant que pot exposar el seu pla per a la companyia quan ho desitgin. Sanromà manifesta el seu interès a escoltar-lo i es queda que ja el con-

vocaran. S'aprova renovar dues lletres al Banc d'Espanya i altres pagarés de Pau Soler dels quals s'haurà de fer càrrec la companyia. També s'ha protestat un gir emès per Aymard & Ruffer i se n'hauran de protestar un de La Maquinista, un d'hipotecari del Banc d'Espanya per una parcel·la de Sant Bertran i un a favor de Samà. El Consell pren nota de tot plegat.

La junta general del dia 22 de febrer no es va poder celebrar, tal com era previst, per manca de quòrum. Es convoca per al 5 de març.

Entre aquestes dues convocatòries surt a la llum pública un document anònim, signat per «Varios accionistas»,⁵⁰⁷ en què es critica durament la gestió de la Gerència i del Consell a partir de la constitució de la Companyia dels Directes. Resumim els problemes de la gestió social que assenyalava:

- El primer error va ser donar un valor de mil pessetes als títols de VVB. Es va fer una emissió pública de les 60.000 accions restants, perquè hi havia demanda suficient, però van ser acaparades per unes quantes mans que pretenien realitzar un gran negoci pensant en la pujada de la borsa, però aquesta baixà i els acaparadors no se'n van poder desprendre, i havien d'afrontar el pagament dels dividends passius, per la qual cosa van prorrogar els terminis de pagament i la caixa social no va ingressar els diners per a la construcció de la línia. En conseqüència, s'han hagut de buscar capitals en condicions ruïnoses.
- Es va nomenar una comissió liquidadora de VVB adjudicant a cada acció un document per al cobrament del romanent o sobrant que hi pogués haver. Han passat alguns anys i no s'ha sabut res més d'aquest negoci.
- Un altre error va ser la compra dels ferrocarrils

A la pàgina de la dreta, a
dalt, pont de les Roixel·les a
Picamoixons, a la línia Reus-
Montblanc; al fons, un tren a
la línia de Roda.

A la imatge de baix, tren amb
«Carolina» al viaducte del
Catllar, damunt el Gaià, el
1884.

AUTOR DESCONEGUT / Fons LLUÍS MIQUEL TUELLS



RAFAEL ARENAS / BMVB

del Val de Zafán al senyor Navas per un preu clarament excessiu i amb un actiu fix i mòbil molt deteriorat. A canvi, el van nomenar vocal del Consell.

- La compra dels terrenys del port a Mendoza Cortina també per un preu excessiu, uns terrenys que la societat no necessitava per a res.
- Es va dir que les línies directes no es gravarien amb obligacions i s'ha proposat crear-ne per import de seixanta milions de pessetes sobre la línia VVB, prometent-se que, amb el seu producte, s'arribaria a l'Ebre i que garantiria la retribució a les accions. I els accionistes van ser tan cànids que van autoritzar l'emissió i van donar un vot de confiança a la Gerència. Però ni s'ha arribat a l'Ebre, ni s'ha pagat el 3% als accionistes, ni els interessos al sindicat d'obligacionistes, que s'ha conformat amb el producte de les línies de la companyia. En l'emissió de les obligacions, el gerent se'n va reservar una part important per a ell per saldar un acompte de dos milions de pessetes que havia prestat a la companyia el marquès de Marianao. En què es van invertir aquests dos milions de pessetes? En el pagament del cupó als accionistes.

Així les coses, com se salva la companyia? Amb una administració honrada, activa i intel·ligent, que elabori una proposta i la presenti a la junta. Calen procediments nous i persones noves. Si els accionistes volen salvar-se, que s'agrupin i en la pròxima Junta aprovin:

- Admetre la dimissió del Consell i la Gerència.
- Escollir homes nous que estudiïn les reformes i les proposin a la junta.
- No admetre cap proposta fins després d'haver estudiat l'estat de la companyia i els mitjans per salvar-la que proposi el nou Consell.

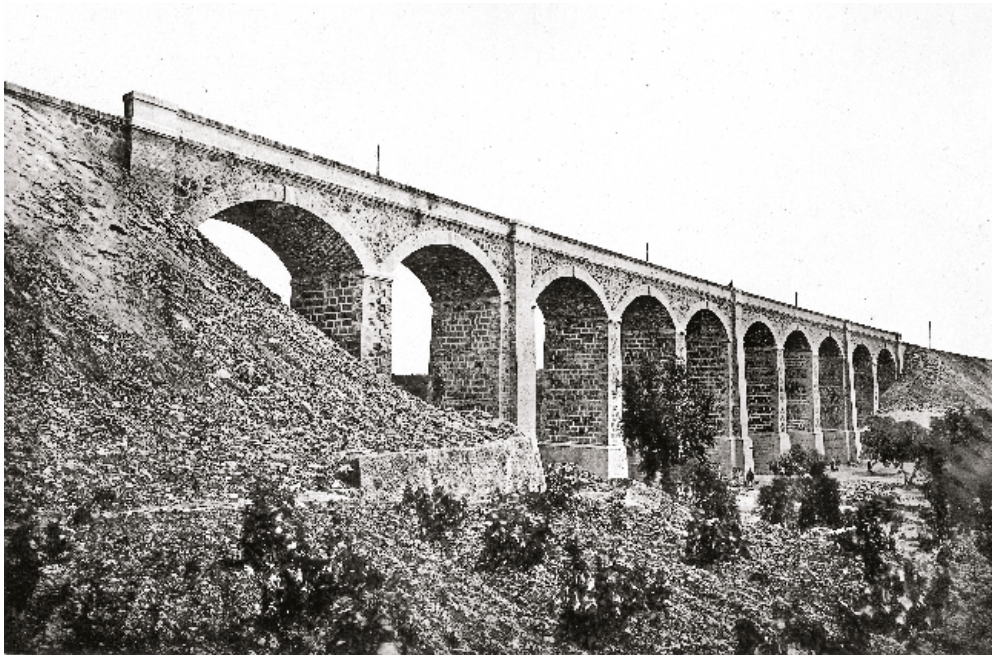
Tot i que, darrere el fullet, podria haver-hi una venjança per part de Salvador Samà, l'anonimat del document, les exageracions i la manca de propostes i persones concretes per dur-les a terme, el desactivaven per si sol. I la sorprenent proposta efectuada per Gumà i la resolució en la seva dimissió l'acabaven de deixar sense efecte.

Aquells dies, *La Vanguardia* diu que sembla cert que hi ha negociacions amb la Companyia de València (la del marquès de Campo que esmentava Gumà setmanes abans) per a l'adquisició dels Directes, que sembla l'oferta més avantatjosa.⁵⁰⁸ El mateix periòdic xifrava la cotització dels Directes entre deu i dotze enters.

El Consell es reuneix de nou el 2 de març a les tres de la tarda.⁵⁰⁹ Cuadras informa que Sanromà va deixar d'assistir a la comissió de control al gerent i que ell ha continuat treballant, i que Gumà ja va dimitir fa uns dies i no és responsable del que s'ha fet des d'aquella data. Per la seva banda, Samà expressa dubtes sobre els dipòsits de títols per assistir a la junta i demana poder-los revisar amb un notari i un advocat. Gumà contesta que ho hauria de revisar el Consell i no persones externes a la companyia. Es vota i es farà com diu Gumà. Aquest s'aferma com a gerent i dona explicacions de per què no havia convocat



A la doble pàgina anterior, pont de les Roixel·les a Picamoixons. En aquesta pàgina, viaducte al torrent de la Serralta, a la Riera de Gaià, el 1884.



AUTOR DESCONEGUT / FONS LLUÍS MIQUEL TUJELL

el Consell la setmana anterior, ja que tant ell com altres membres tenien reunió del banc. Però, en realitat, Gumà havia volgut guanyar temps, com veurem seguidament.

Pren la paraula i, en una nova ostentació de secretisme i esperit de supervivència, tant personal com de l'empresa, presenta les «Bases del contracte per a la fusió de la Companyia dels Directes amb TBF», que ha pactat amb Claudi Planàs, director-gerent de la línia Tarragona-Barcelona-França, que fins llavors li havia fet la vida impossible posant traves a la ubicació de l'estació de Barcelona, rebaixant les tarifes, contractant exclusivitats o impeding les connexions de les línies.

Resumidament, les bases pactades entre Gumà (Directes) i Planàs (TBF), el matí del mateix dia 2 de març del 1886, eren les següents:

- TBF cedeix als Directes tot el trànsit de Reus i Valls a Barcelona i es queda amb el del Vendrell, Tarragona i la línia de València.
- TBF explotarà les línies de Valls i Reus a Barcelona.
- TBF portarà el compte dels productes de les

línies explotades pels Directes i, un cop deduides les despeses, els entregarà el sobrant.

- TBF explotarà i administrarà les línies de Valls i Reus amb el seu personal, amb tarifes calculades amb les mateixes bases, que obeeiran al principi d'igualtat de tipus quilomètric.
- TBF tindrà dret a passar per la línia Valls-Vilanova-Barcelona pagant un peatge anual de 300.000 pessetes.
- Directes emetrà 20.000 obligacions al 3%, de 500 pessetes i a noranta anys amb garantia de la línia Roda-Reus perquè, amb el seu producte i el dels terrenys que posseeix a Barcelona, Vilanova, Reus, Valls i Can Tunis, pugui extingir el seu deute flotant i construir els entroncaments a Sant Vicenç i la Bordeta, desapareixent l'actual estació de Barcelona i passant el trànsit a Barcelona per la línia de TBF (a partir de la Bordeta). Malgrat això, es conservarà un moll de mercaderies a l'actual estació del port i la corresponent via, que servirà per a la unió de l'estació de TBF amb el port.
- Aquest contracte es refereix només a les línies de Reus i Valls. En la resta de la línia cap a

Madrid, un cop construïda per la Companyia dels Directes i quan vagi entrant en servei, regiran les mateixes bases. La del Val de Zafán també s'incorporarà al conveni un cop estigui enllaçada amb la secció de Samper a Reus.

- Deu anys després de l'entrada en vigor d'aquest contracte, es capitalitzaran els productes de les línies dels Directes i, sobre aquesta base, s'efectuarà la fusió de les línies de les dues companyies, essent condició que els camins estiguin completament liquidats, en perfecte estat de conservació i tinguin el material mòbil corresponent.
- Per augmentar els dividendes als accionistes, ambdues parts s'hauran de posar d'acord.
- Aquest contracte haurà de ser aprovat pels consells i les juntes d'ambdues companyies.

A la pràctica, la proposta consisteix en el fet que TBF absorbeixi els Directes, que està sumament endeutada i que, per sanear-se, haurà d'emetre un emprèstic de deu milions i vendre tots els terrenys i actius disponibles no directament relacionats amb l'explotació. La primera en portarà l'administració i l'explotació a canvi d'un peatge anual per l'ús de les seves instal·lacions i material mòbil.

Gumà explica al Consell que considerava inútil fer-los veure l'afalagador futur de la companyia que s'aconseguia amb aquest pacte: es podrien complir els compromisos adquirits, renaixeria el crèdit de la companyia, aviat es podrien cobrar utilitats, es cotitzarien millor els valors i fins i tot es podria construir fins a Saragossa. Ell mateix responia de la bona fe i lleialtat de TBF, ja que el seu gerent li manifestava amistat, oblidant la vella rivalitat, tan funesta per a ambdues companyies. Amb aquestes bases es complia el seu ideal

d'arribar a una única Xarxa de l'Est, única manera de rendibilitzar els capitals invertits per Catalunya. El tema es posa a discussió.

S'aproven les bases 1, 2, 3 i 4 dient Sanromà que hi sortien guanyant, ja que és millor Reus i Valls que no pas el Vendrell. En la 5, Gumà diu que, a més de les 300.000 pessetes que TBF abonarà en concepte de peatge, creu que s'aconseguirà que els Directes es quedi amb l'import dels bitllets venuts a les seves estacions i Sanromà ho troba admirable. Explica el dimittit gerent que, com que l'enllaç entre les dues companyies pel port tardarà, se'n farà un a la Bordeta; també es podran reduir terrenys a l'actual estació al port, alliberant una parcel·la i venent-la. Sanromà ho veu bé. Gumà proposa presentar el conveni a la junta com a solució per al futur de la companyia. Sanromà hi està totalment d'acord i demana que s'expressi la gratitud dels membres del Consell al conveni signat entre els dos gerents, ja que és beneficiós per als capitals de les dues companyies. Igualment s'expressen tots els membres del Consell i hi voten a favor, excepte Samà, que es reserva el vot, ja que ho ha de meditar. Acaba la sessió amb Gumà retornant al seu paper ordinari: cal renovar una lletra de 100.000 pessetes endossada a Samà i Olivé. La reunió es va acabar a dos quarts de vuit del vespre després d'una densa i fructífera jornada.

Un dels grans negocis de TBF era l'exportació de vins a França, beneficiant-se prou de l'expansió de la fil·lojera pel país del nord, i els seus gestors eren conscients que la guerra de preus que havien emprès amb els Directes els perjudicava, ja que deixaven escapar diners cada dia que passava. La primera voluntat de Planàs fou ensorrar els Directes mitjançant unes rebaixes de preus que els obligaven a fer el mateix, impeding-los

cobrir els costos estructurals, cosa que veritablement assolí. Però Gumà també aconseguí –amb penes i treballs i tesant al màxim els recursos del Banc de Vilanova– arribar a Reus el 1884, amb la qual cosa obtenia un avantatge comparatiu, ja que vinculava directament aquest important nucli amb Barcelona, mentre TBF havia de valer-se de la companyia del Norte per arribar a Tarragona i fer el tomb per l'interior, un embull. A partir d'aquest moment, la lluita es feu més violenta: ambdós anhelaven la victòria i eren conscients que el pacte els beneficiava. Si TBF i Directes unien esforços, podrien imposar tarifes de monopoli contra la competència a la baixa que havien practicat els darrers anys.

Per a Pascual,⁵¹⁰ l'entrada en explotació de les línies de Valls i de Reus feia mal a TBF, ja que limitava el fins llavors elevat benefici de la línia Tarragona-Barcelona per l'interior, i la crisi financera contribuï a agreujar-ho. La competència dels vilanovins coïa mentre que les accions dels Directes anaven a preu rebenat, cosa que la convertia en llaminera per als competidors en el camí a Saragossa i Madrid, MZA (titular del tram Madrid-Saragossa), la Norte (de l'allargassat Barcelona-Saragossa) o fins i tot la línia d'Almansa que circulava entre Tarragona i València però no connectava amb Barcelona (probablement el pacte que anhelava Gumà). Altrament, a TBF li sortia més a compte comprar la línia de la costa a preu de saldo, i molt més barata d'explotar perquè era més curta i més plana, que no pas embarcar-se en una nova i costosa obra de desdoblament dels setanta quilòmetres entre Martorell i Tarragona, fet que ja es començava a dibuixar a l'horitzó. També diu que, el 1885, els Directes s'encallaren a l'Argentera⁵¹¹ i es van haver de parar les obres, i només invertiren 1,9 milions de pessetes en tot

l'any. Dels balanços publicats es pot deduir la quantitat de 3,5 milions de pessetes.

Després de quatre anys com a enginyer a la Divisió dels Ferrocarrils de l'Estat, Eduard Maristany⁵¹² fou nomenat enginyer en cap de la construcció i estudi de noves línies de TBF el 1885. És una possibilitat bastant probable que Maristany actués d'intermediari entre Gumà i Planàs.

Però el vertigen no s'atura i l'endemà hi ha nova reunió del Consell,⁵¹³ en la qual Cuadras censura a Gumà per l'ocultament dels seus plans de conveni, ja que ell era amic del president de TBF, Frederic Marcet, i potser n'hauria pogut treure alguna cosa, lamentant els recels injustificats de Gumà, a qui ha donat sempre prova d'amistat. Gumà diu que havia promès a Planàs callar-ho a tothom, que no ho sabia ni la seva senyora. Gumà ofereix al Consell inspeccionar els dipòsits constituïts a la Caixa de Dipòsits de l'entitat per assistir a la junta, i el Consell, en una mostra de renovada confiança en el fundador, refusa fer-ho.

El dia 5 al matí es reuneix el Consell⁵¹⁴ amb la finalitat d'examinar les accions dipositades amb vista a la junta de la tarda. En una devolució del *fair play*, Gumà hi és absent i els ha facilitat la clau. Samà s'interessa per si hi ha les accions de la gent de Vilanova, contestant el secretari que els bancs on estan dipositats els valors envien una certificació dels títols en custòdia, cosa que sempre havia estat suficient.

A la tarda se celebra la junta general,⁵¹⁵ en la qual s'agraeix la presència del governador civil, que la presideix, després del fracassat intent de Gumà que ho fes Cristino Martos o Balaguer. Hi són representades 41.457 accions, però sobta que els grans paquets de títols dels principals accionistes no hi siguin. Les han traspasat? Qui se les pot haver quedat? Els paquets voluminosos s'han

atomitzat. La majoria d'assistents o representats ho són amb seixanta títols. Només el president Pau Soler –que fa temps que està malalt i no acudeix a les reunions del Consell– delega les seves mil accions. Els altres no hi figuren ni les deleguen. Alguns noms destacats: Francesc Gumà (que apareix a l'acta com a director-gerent, igual que en els anteriors consells), només 200; el fill Sebastià Gumà Surís, 30; Salvador Samà, 100; Ramon Gou, 255; Pere Pujol, 30; Cristòfor Juandó, 30; Josep A. Milà, 60; Pere Òdena Pujol, 60; Aleix Soujol, 30. Els presents amb una major representativitat són Pere Pi Merangens i Manuel Creus Esther, que actuen en nom de nombrosos petits accionistes, no pas dels anteriorment grans posseïdors de títols. Tot plegat és bastant sorprenent.

Es dona pas a la lectura de la Memòria, que expressa la mala situació financera de la companyia, tot i que s'han pogut satisfer les obligacions més peremptòries, malgrat no haver-se normalitzat la situació. També s'exposen les bases pactades amb TBF que figuren a l'annex. Es demana autorització àmplia per liquidar els crèdits actius i passius de la societat i per negociar les 20.000 obligacions. S'analitzen en profunditat totes les bases i es comprova que els preus del transport de viatgers i mercaderies per les seves línies, independentment de la companyia propietària dels trens, seran per a ells. S'entén que qualsevol conflicte d'interessos es resoldrà amigablement. Es proposa l'aprovació dels comptes i un projecte de reforma dels Estatuts per adequar-los als de TBF.

A la Memòria també hi figuren les dades bàsiques de l'exercici:

- Mitjana de línia explotada, 127 km. A Valls, 95,7 km; a Reus, 31,3 km.
- Quilòmetres recorreguts pels trens, 342.722

km. Total: 6.308 trens.

- Ingressos per quilòmetres explotat, 12.775 pessetes. Despeses, 5.673 pessetes. Producte net, 7.101 pessetes, que seria igual a 901.827 ptes./any.
- Proporció despeses/ingressos, 44,41%.
- Total de viatgers de l'exercici, suma de les línies de Valls més la de Reus, 315.094.
- Mercaderies: 154.191 tones transportades, principalment vins, 62.000; cereals, 12.700; i carbó, 10.900.
- Consum mitjà de les locomotores: nou quilos de carbó per quilòmetre recorregut, més catorze d'oli i seu.
- Es disposa de setze locomotores en servei, 190 vagons de mercaderies amb capacitat de deu tones cadascun, 32 cotxes de viatgers, igual a 2.593 seients. Proporció de seients ocupats/disponibles, 29,6%.
- Línia de Saragossa. Ingressos 257.370 pessetes; despeses 231.194 pessetes. Líquid, 26.175 pessetes, 89,8% de cobertura. Setanta quilòmetres de línia. Ingressos per quilòmetre, 3.676 pessetes. Viatgers, 71.337. Mercaderies totals: 16.194 tones; blat, 6.400 tones, i una misèria de carbó.
- La línia disposa de vuit locomotores, 96 vagons de mercaderies i 34 cotxes de viatgers, que eren més petits.

A l'acta no es parla de l'aprovació del Balanç. Segueix la junta i, d'antuvi, es planteja la qüestió de la seva legalitat, ja que hi ha accions dipositades a la caixa que no hi són i no poden participar en la junta. Es produeixen diverses intervencions. Tort i Martorell es refereix a la il·legalitat de la junta i es manifesta contra el conveni. Vicente de Romero, a favor de la junta i del conveni, justificant la mala situació de la companyia a causa dels tres anys de

crisi a Europa i Espanya. Salvador Samà exposa els seus sacrificis per la companyia, demana que el conveni quedi damunt la taula i pugui ser examinat pels accionistes. Francesc Gumà actua com a director i afirma la validesa de la junta, ja que sempre s'ha considerat que els resguards d'accions són documents suficients, i també si les accions estan dipositades als bancs de Barcelona, Vilanova, Reus o Valls. Així poden concórrer més socis a les juntes. Pel que fa a Samà, recorda que tots els membres del Consell han fet molts sacrificis; lloa el conveni i diu que ha tingut altres ofertes molt pitjors, i repeteix que és el primer pas per a la gran Companyia de l'Est, anhel de Catalunya. Santdiumenge va contra Tort afirmant que la junta és vàlida i recorda que el conveni no implica la fusió fins al cap de deu anys. Al·ludeix a proposicions del sindicat d'obligacionistes i del marquès de Campo, i, malgrat considerar vexatoris per a la companyia alguns continguts del conveni, conclou que s'ha d'aprovar. Gassó i Martí proposa ajornar la junta. Gumà llegeix un estudi que dona suport al conveni. Rocamora proposa que es nomeni ja un nou Consell, es llegeix una proposició en aquest sentit formulada per set socis i és derrotada. Nova proposta referent al fet que primer s'ha de votar sobre la Memòria i deixar de discutir proposicions. Aprovada. Tort i d'altres abandonen la sala.

Es posa a votació el conveni amb TBF i s'aprova per unanimitat.

Proposta d'acceptar la dimissió de Gumà, no nomenar el substitut i que el Consell ja el triarà. Per unanimitat es vota no acceptar la dimissió de Gumà.

Proposta de concedir àmplies facultats al Consell per subscriure el conveni i fer tots els possibles per reduir el deute flotant i per proposar reformes dels Estatuts; aprovat per unanimitat.

També s'accepta la dimissió del Consell.

Es proposa un nou Consell, amb pocs representants de l'anterior i la clara absència del marquès de Marianao: Pau Soler Morell, Pau Sadó, Joan Torrents Higuero, Josep Sert, Joaquim Ribó, Bru Cuadros, Frederic Maristany, Ramon Prat, Josep M. Cornet Mas, Santiago Soler Pla, Joan Bofill, Mariano Casí Iranzo, Domènech Taberner, Joan Nolis, Cristino Martos, Víctor Balaguer, Luis Page i el vescomte de les Torres de Luzón; suplents: Pere Òdena Pujol, Camil Julià, Manuel Porcar i José Fernández Cadórniga.

Gumà clou l'acte agraïnt que no hagin acceptat la seva dimissió però insisteix a fer-ho per raons personals; continuarà al costat de la companyia dins o fora del Consell. S'admet la dimissió i s'aixeca la sessió a la una de la matinada. Signen l'acta els consellers sortints, inclòs Gumà.

Carta de dimissió de Gumà. Impresa a Barcelona amb data 28/02/1886 i lliurada als accionistes en finalitzar la junta general del 05/03/1886³¹⁶. Resum.

La junta s'ha convocat perquè dipositeu en qui, no amb menys zel, però sí amb més fortuna, pugui donar un nou impuls i ultimar la construcció de les nostres línies. L'estat de la companyia no és tan pròsper com tots desitjaríem, però tampoc tan desesperat com la maledicència i l'egoisme suposen. Tinc una fe infrangible que l'èxit ha de coronar els vostres esforços i recompensar els vostres sacrificis. Em vaig proposar facilitar a les riques comarques que travessa la locomotora els beneficis immensos d'aquest mitjà contribuint a la prosperitat general; vaig posar la meva fortuna i activitat al servei de l'empresa; vaig tenir la satisfacció immensa que

Quadre 27 A. **Comparativa del trànsit de viatgers a les línies catalanes 1882-1885**

	Valls-Reus-Vilanova-Bcn		Lleida-Reus-Tarragona		Tarragona-Bcn-França		Bcn-Saragossa-Altsasu		Granollers-St. J. Abadesses	
Any	Mitjana km explotats	Passatgers per km	Mitjana km explotats	Passatgers per km	Mitjana km explotats	Passatgers per km	Mitjana km explotats	Passatgers per km	Mitjana km explotats	Passatgers per km
1882	53,0	5.799	103	3.570	469	7.223	623	1.822	88	3.070
1883	91,1	4.126	103	3.857	511	6.671	623	1.841	88	4.085
1884	100,6	3.679	103	3.473	529	6.362	623	1.940	88	3.232
1885	127,9	2.481	103	3.346	547	5.996	623	1.964	88	3.243
Mitjana		4.021		3.562		6.563		1.892		3.408

Quadre 27 B. **Comparativa del trànsit de càrrega a les línies catalanes 1882-1885**

	Valls-Reus-Vilanova-Bcn		Lleida-Reus-Tarragona		Tarragona-Bcn-França		Bcn-Saragossa-Altsasu		Granollers-St. J. Abadesses	
Any	Tones càrrega	Tones km	Tones càrrega	Tones km	Tones càrrega	Tones km	Tones càrrega	Tones km	Tones càrrega	Tones km
1882	64.448	1.216	146.219	1.420	937.643	1.998	628.904	1.010	122.178	1.383
1883	59.582	654	149.934	1.456	983.632	1.925	575.071	924	122.970	1.392
1884	93.430	929	149.308	1.450	1.050.033	1.984	621.766	999	145.227	1.643
1885	154.191	1.206	140.552	1.365	1.134.035	2.074	601.394	966	141.800	1.605
Mitjana	92.913	1.001	146.503	1.423	1.026.336	1.995	606.784	975	133.044	1.506

Quadre 28. **Liquidació dels comptes de resultats de la Companyia dels Directes 1882-1885**

Valls i Reus a Vilanova i Barcelona

Any	Km en explotació	Ingressos totals	Ingressos km explotat	Despeses totals	Despeses km explotat	Coefficient explotació	Beneficis bruts	Ben. bruts/km explotat
1882	53,0	908.886	17.155	411.000	7.758	45,2	497.886	9.394
1883	91,1	1.281.297	14.063	578.222	6.346	45,1	703.075	7.718
1884	100,6	1.436.789	14.284	657.021	6.532	45,7	779.768	7.751
1885	127,9	1.622.442	12.687	720.589	5.635	44,4	901.853	7.051

Línia del Val de Zafán

Any	Km en explotació	Ingressos totals	Ingressos km explotat	Despeses totals	Despeses km explotat	Coefficient explotació	Beneficis bruts	Ben. bruts/km explotat
1882	69,3	255.184	3.684	228.880	3.305	89,7	26.304	380
1883	69,3	209.476	3.024	207.666	2.998	99,1	1.810	26
1884	69,3	196.210	2.833	193.284	2.790	98,5	2.926	42
1885	69,3	257.370	3.716	231.195	3.338	89,8	26.175	378

Total Companyia dels Directes

Any	Km en explotació	Ingressos totals	Ingressos km explotat	Despeses totals	Despeses km explotat	Coefficient explotació	Beneficis bruts	Ben. bruts/km explotat
1882	122,2	1.164.070	9.523	639.880	5.235	55,0	524.190	4.290
1883	160,4	1.490.773	9.296	785.888	4.900	52,7	704.885	4.395
1884	170,0	1.633.000	9.614	850.305	5.006	52,1	782.695	4.604
1885	197,1	1.879.812	9.535	951.784	4.828	50,6	928.028	4.708

Font: Elaboració pròpia amb dades de Pascual, *Los caminos...* i *El ferrocarril...*

l'opinió pública sancionés el meu pensament, disputant-se amb afany el dret i l'honra de posseir un tros de paper que havia de representar la coparticipació en la companyia; amb gratitud recordo l'afectuos respecte amb què es pronunciava el meu nom en els dies de benvolença; em trobo ara en la situació mai pressentida de mancar-me l'alè per portar a felix terme la gegantina obra que vaig emprendre, veient-me obligat a dipositar en vosaltres l'ensenyà gloriosa, allò que serà testimoni mut de l'activitat d'un home i de la ruïna de la seva fortuna. Reconec que les contrarietats han debilitat el meu alè, no he de vacil·lar per no ser un obstacle a la salvaguarda i desenvolupament dels interessos socials, i la prova és que espontàniament i, sense ser incitat per ningú, vaig comprendre que la gerència em queia de les mans i que temerari seria sostenir-la per més temps, i així ho vaig anunciar al Consell.

Confirmo, doncs, la meua resolució definitiva de dimitir del càrrec de director-gerent perquè pugueu, amb total llibertat, designar el substitut, i no estaria tranquil si no exposés les raons que m'assisteixen i determinen la meua resolució.

El capital de la companyia havia de ser de cent milions de pessetes i el seu desemborsament previst era el 5% a la comanda dels títols, el 10% a l'adjudicació, un altre 10% al cap de trenta dies i cinc terminis més del 15% cada mes, amb la qual cosa tot el capital seria a caixa el maig del 1882, ja que la companyia s'havia constituït el 5 de desembre del 1881. Però, al deliri del darrer trimestre del 1881, el

van succeir la postració i la letargia del primer semestre del 1882, i no tinc necessitat de recordar aquells dies atziacs, que van empènyer centenars de famílies a la seva caiguda. Llavors vencien els terminis de pagament dels dividends passius [...] era jo qui havia d'engrossir aquell corrent que ho arrossegava tot? Qui devia buidar les vostres caixes? Ningú podrà fer-me el càrrec que no vaig saber sostenir una intransigència que podia ser ruïnosa per a la companyia.

Vam ser assetjats per agrupacions d'accionistes que demanaven la suspensió, almenys temporal, dels dividends passius. Només s'havia recaptat el primer 25% i harmonitzar els interessos dels accionistes amb les necessitats de la companyia no era tasca fàcil; tanmateix, les circumstàncies aconsellaven complaure els accionistes concedint-los una demora. Ajornada l'exacció del segon 10%, va resultar inútil el sacrifici, ja que es va apoderar del mercat un descoratjament esfereïdor. Teníem 5.000 treballadors en la construcció de les línies i nou milions de pessetes pendents de cobrament. Insoluble semblava el conflicte, que només podia conjurar qui tingués fe total en la bondat del negoci. I fe en tenia jo i alguns dels meus amics, que vam resoldre adquirir una partida important de rebuts provisionals. Per tot això, no solament desembutxacàrem el preu, sinó la quantitat que representava el 15% del dividend al qual estaven obligats aquests rebuts. Compràrem 18.000 accions en títols provisionals, el dividend passiu del qual importà la quantitat de 2,5 milions de pessetes, que ingressàrem a la caixa social, i amb aquest

esforç i més, la companyia va realitzar el dividend i continuà les obres. Compreneu que això va suposar una pèrdua als interessos d'aquells i molt especialment de qui subscriu.

Les meves accions, les meves finques, tot el que amb el meu treball a Amèrica i a Catalunya vaig assolir reunir, tot ho vaig posar al servei de la companyia, aixecant préstecs, l'import dels quals ingressava al meu compte per destinar-ho als treballs de la societat. Puc dir-vos que, el 31 de desembre del 1882, el meu compte corrent presentava un saldo de 768.189 pessetes i, el 31 de juliol del 1883, el total era ja d'1.475.882 pessetes, saldo negatiu que jo tenia i sense cap mena de garantia de recuperar-lo.

Subsistint la baixa, era necessari garantir aquells préstecs i vaig demanar al Consell, i aquest em concedí amb data 27/10/83, àmplies atribucions per disposar de les obligacions i accions en cartera, i es van posar completament a la meua disposició.

De l'ús que vaig fer de l'autorització, perfectament legal, he de donar-vos les explicacions necessàries. De les accions posades a la meua disposició, de 18.050 consta acreditada l'existència a la comptabilitat, i pel que fa a les 23.950 restants, no tinc inconvenient a assegurar, sota la meua paraula d'honor, que s'han destinat a garantir operacions en benefici de la societat. Per tal que no cregueu que em proposo evitar donar explicacions, em sotmeto a qualsevol informació que es consideri convenient. No cregueu, senyors accionistes, que la

meua proposta embolcalli el propòsit de posar-me fora de les facultats de la Comissió; ni molt menys que tracti de declinar responsabilitats.

Només em queda la satisfacció íntima d'haver contribuït a dotar el meu país d'un element de riquesa que facilitarà solucions que fonamentaran la fortuna d'aquells que cap sacrifici han fet per la companyia.

Accepteu la dimissió que us presento i no dubteu que desitjo amb ànsia que la persona que designeu per succeir-me reuneixi les condicions necessàries perquè pugui realitzar l'únic ideal que tinc, a l'encalç del qual he perdut tota la meua fortuna i l'esdevenidor de la meua família, sacrifici que recordaré sempre amb orgull si puc veure acabats els centenars de quilòmetres que constitueixen l'objecte social.

Un deure de consciència i de gratitud m'obliga a declarar que tot el que tinc, els meus béns, els meus drets, tot el que soc i tot el que valc, ho poso incondicionalment a la disposició de la companyia perquè pugui indemnitzar-se de qualsevol pèrdua que pugui resultar de la meua gestió.

Així procedeix tota persona ben nascuda i, malgrat que ja sé que aquests tipus de companyies han provocat sempre la ruïna dels seus promotors, preparat està el camp i sembrada la llavor que fructificarà per a vosaltres recompensant els sacrificis que heu fet.

Francesc Gumà i Ferran.

L'escrit no fa cap mena de referència al pacte amb TBF, senyal que el dia de la impressió, el 28 de febrer, el més calent era a l'aigüera. El tema dels justificants de les accions passa a l'oblit i no es torna a tractar en les futures reunions del Consell, entenent que es consideren suficients les explicacions donades.

En l'exemplar imprès de l'escrit de dimissió que es conserva a la BMVB, hi ha una nota manuscrita del mateix Gumà amb data del dia de la junta. Diu, entre d'altres coses:

Una eventualitat afortunada per als accionistes feu que, en deixar el càrrec, pogués unir el meu nom a un conveni que ofereix vitalitat a la companyia amb grans avantatges. En el ple exercici de les funcions de la Gerència, no admesa [la dimissió] en la data del conveni, m'autoritzava i m'obligava a discutir-ho i aprovar-ho.

El sol anunci de la signatura provisional del conveni ha reanimat els nostres valors i l'experiència demostrarà, si l'aproveu, els avantatges que ell reportarà. Això us convencerà que fins als darrers instants de l'exercici del càrrec he procurat i aconseguit una solució que salvés els interessos dels creditors, normalitzant la situació econòmica de la companyia i essent font de progressius rendiments del capital.

En acceptar la dimissió no cregueu que es mortifiqui el meu amor propi. Fora de la companyia posaré sempre al seu servei totes les relacions, influències, tota la meva activitat [...], aspiració suprema de qui ho ha sacrificat tot per realitzar-ho.

Tres dies més tard, el 8 de març, Gumà va deixar el lloc com a diputat per Igualada al Congrés dels Diputats.

El diumenge següent, *La Vanguardia* donava fidel compte de com havia anat la junta, mentre que TBF anunciava la seva per aprovar també les bases de la fusió amb els Directes.⁵¹⁷

Aviat se celebrà un primer consell per al nomenament de càrrecs.⁵¹⁸ Pau Soler i Morell renovà el de president; Pau Sadó, vicepresident; a Pau Soler i Romeu, que havia dimitit de secretari, se'l torna a nomenar; el director gerent serà Bru Cuadros. Es nomenen assessors els dos mateixos advocats que hi havia. Per als pagarés de Samà, ja vençuts, per import de 600.000 pessetes, més 9.000 d'interessos, convoquen Gumà, que diu que no hi ha diners a la caixa i que ell podria presentar un estat de situació de la companyia: tot i que dimitit, ell vol ajudar, cosa que el Consell agraeix. Es reparteixen còpies de la bases del conveni amb TBF.

A la sessió següent,⁵¹⁹ el nou gerent Cuadros llegeix el balanç. El deute flotant puja a 4.326.339 pessetes i es paguen 2.500 pessetes diàries al sindicat pel cupó; voldria demanar més diners al sindicat, però la manca d'inscripció registral de la línia Roda-Reus ho impedeix (s'entén que la volien hipotecar amb la idea de convertir el deute flotant en hipotecari). Els terrenys de Sant Bertran estan gravats amb 1,98 milions de pessetes. El balanç no fou aprovat a la darrera junta; per tant, es tractava d'aprovar-lo en la pròxima i pensa que no seria correcte hipotecar res fins llavors, però calen fons per a les necessitats peremptòries. La companyia valora que, si poguessin reunir 9.500 accions, podrien obtenir un préstec d'unes 400.000 pessetes i s'autoritza el gerent a negociar-ho. També es dona compte d'una carta de Samà que

vol parlar amb el gerent dels seus pagarés i trobar una solució.

Als consells del mes de març es fixa data per a una nova junta. El gerent diu que Planàs estaria d'acord a trobar un sindicat d'obligacionistes; que Gumà ha anat a Madrid a portar a Barrié l'escriptura de la línia Roda-Reus per poder-la hipotecar; i s'aprova contractar un crèdit de 480.000 pessetes amb garantia de 8.000 títols.⁵²⁰ S'analitza el conveni amb TBF, s'hi fan alguns retocs i s'hi afegeix que s'hi inclogui la possibilitat d'efectuar la fusió abans del termini fixat. Una comissió s'entrevistarà amb Planàs.⁵²¹ Es comenten diversos acords ja presos amb ell, amb qui s'han entès perfectament, i ja es valoren els pros i contres de la fusió.⁵²²

En arribar al foli 200 s'acaba el llibre d'actes del Consell. No ha transcendit un possible segon volum.

Per la seva banda, TBF va celebrar un consell extraordinari el 2 de març en el qual també es donava compte i es transcrivien les bases. A l'acta⁵²³ consta que «el Consell s'ha assabentat amb aplaudiment del projecte de conveni que acaba de llegir-se». A proposta del senyor Prats i Rodés, el Consell felicita calorosament la Gerència per haver concebut i portat a efecte aquest conveni que harmonitza els interessos de les societats, assegurant-los el trànsit de la zona d'explotació respectiva i el futur dels seus capitals, cosa que agraeix el gerent.

El 7 d'abril alcen a públiques les bases del conveni amb els Directes, amb l'estipulació addicional que la recaptació pels trajectes efectuats per les línies dels Directes serà exclusivament per a aquesta companyia, independentment dels trens que efectuïn el recorregut. Les tarifes que estableixi TBF podran ser revisades pels Directes.

A partir del dia 1 de maig, TBF es fa càrrec de l'explotació de les línies dels Directes. Aquests demanen un acompte de 100.000 pessetes per les seves despeses de funcionament, cosa que se'ls concedeix, i passen relació del personal de la companyia vilanovina que queda cessant de resultes dels canvis en l'explotació.⁵²⁴

En l'àmbit, particular Gumà s'ha donat de baixa de la subscripció al *Diari de Vilanova* al·legant motius econòmics. Josep A. Milà el contesta: «He rebut la seva donant-se de baixa del diari per motius econòmics. Li demano que accepti la donació dels números del meu diari. Vostè sap com ha procedit el diari amb vostè i així ha de continuar, i li cedeixo les seves columnes. Estic segur que rebrà el diari com a testimoni de gratitud».⁵²⁵

Balaguer, que ara és president del Consell d'Instrucció Pública, es lamenta que no pot auxiliar Gumà, que, per la seva banda, l'ha anat posant puntualment al dia dels esdeveniments societaris: a Madrid viuen en un remolí, en un infern i estan molt atabalats. El comprèn, però no veu poder-hi fer res. Si ho vol, pot anunciar la seva renúncia com a conseller, que li enviï una minuta de com ho ha de fer. Li causa gran disgust i pena el que passa al ferrocarril i a ell. Només té disgustos. La seva carta del 15 de febrer l'ha entristit molt i li ha fet mal. Si no agafa el tren i ve a Barcelona, és perquè el seu honor i compromís li ho impedeixen, no és la política. Que el perdoni.⁵²⁶ Finalment, adjunta la dimissió del Consell dels Directes i autoritza que Pau Soler Romeu el representi a la junta.⁵²⁷ L'intercanvi de missives continua i Gumà contesta⁵²⁸ que a la darrera junta es va derrotar la candidatura de Samà, la guanyadora inclou Víctor Balaguer. Va haver d'insistir perquè s'admetés la seva dimissió. Adjunta el conveni a signar amb la línia de França, que pretén ser la precursora de la línia de l'Est.

I Balaguer⁵²⁹ s'alegra que hi hagi hagut una solució satisfactòria, sap que ha plegat de gerent i no voldria continuar de conseller, ja que ho va ser per acompanyar-lo a ell en tan gran empresa. Voldria sortir-ne bonament. Només continuaria si a ell li convingués, que li digui. Tot i que Gumà considera que, malgrat que ha dimitit, Balaguer hauria de continuar de conseller per vetllar per la companyia que van impulsar.

Les relacions de Gumà amb TBF també semblen excel·lents. Després de celebrada la junta d'aquesta, tant el gerent Planàs com l'enginyer Maristany⁵³⁰ li escriuen donant notícia que, després d'una llarga discussió, la junta ha aprovat el conveni i agraint-li que els hagi facilitat els plànols dels enllaços (suposadament de Sant Vicenç de Calders o de la Bordeta).

Seguint el fil de la companyia, el Consell dels Directes acorda celebrar una nova junta general a primers d'abril,⁵³¹ novament presidida pel governador. Un total de 37.880 accions hi són representades, amb Joan Solà (4.420) i Josep Gassó (4.767) amb les màximes delegacions. Gumà no hi acudeix i Josep Joan Cabot representa les seves 200 accions; Pau Soler Morell, amb 1.787, també actua per delegació; Joan de Torrents, 678; Salvador Samà, 100. Hi apareixen cognoms lligats a TBF: Frederic Maristany, 100; Estanislau Planàs (té el càrrec de delegat de la Gerència i és accionista de TBF, 1.000) i Antoni Planàs (conseller i accionista de TBF, 1.000).

Es llegeixen la Memòria i el Balanç. Diverses intervencions qüestionen la modificació d'algunes partides i no consta que el Consell les hagi aprovat prèviament, ja que els seus membres entenen que no són responsables dels comptes de l'any anterior i només cal reflectir que està d'acord amb el que expressa la comptabilitat. Josep Joan Cabot,

en nom de l'exgerent, diu que «ni Gumà ni ningú vol ocultar els seus actes ni defugir responsabilitats; del que es tracta és de la unió entre tots per vèncer les dificultats i portar la companyia als més pròspers destins». S'aprova la Memòria.

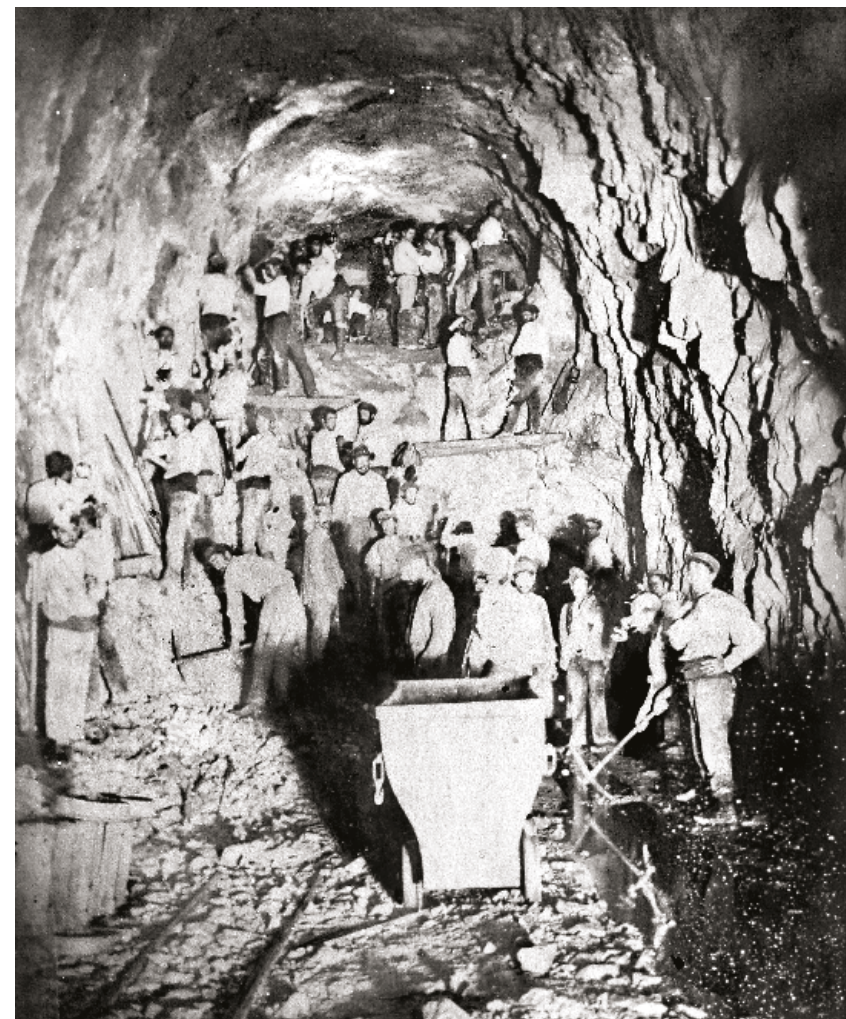
També s'autoritza el Consell a liquidar els crèdits i negociar les 20.000 obligacions, i s'aproven les bases definitives del conveni.

S'aclareix que, de les 100.000 accions del capital, n'hi ha 84.500 en circulació i 15.500 en cartera, i es faculta el Consell perquè, amb aquestes darreres, pugui retornar les 6.000 dipositades en concepte de garantia i pignorar o alienar les 9.500 restants.

El governador i president, davant els dubtes sobre si es poden aprovar els Estatuts pel fet que no es tracta d'una simple modificació sinó d'uns Estatuts nous, expressa la validesa de l'acord de la junta i els dona per bons.

I el llibre d'actes de la junta general s'acaba en el foli número 100 i no ha transcendit, fins a la data, un possible segon volum.

En tot moment, Gumà s'ha mostrat fidel a la companyia, acudint a tot el que se li ha demanat, però li costa pair la nova situació, tant personalment com econòmicament, i duu a terme accions per desaparèixer de l'escena i disposar de liquiditat. A la seva baixa del *Diari de Vilanova* segueix la posada a la venda de les seves propietats a Vilanova, d'on també vol esvaïr-se, i fins i tot la seva casa de Matanzas, amb la finalitat de monetitzar el patrimoni. Després, el fill Sebastià, que havia començat el 1883 com a alumne a la Companyia dels Directes i ja era auxiliar de segona de comptabilitat i tràfic, rep un escrit del gerent Bru Cuadros anunciant-li que «queda sense efecte el seu nomenament anterior».⁵³² Més endavant, acabarà plegant de la companyia.



AUTOR DESCONEGUT / MFC

Obres d'excavació al túnel de l'Argentera el 1890.

Entrat el mes de maig, Gumà, incòmode i desubicat, pren distància i s'allunya de la crema. Viatja a Madrid, on s'estarà fins al juliol, acompanyat del seu secretari, Agustí Pujol, i les esposes respectives, però tampoc és un viatge de plaer. Està decidit a participar en el projecte de ferrocarril a les Filipines que impulsa el Govern espanyol i es dedica a recollir dades per participar en el concurs. Va sovint al Ministeri a consultar plànols i el plec del projecte de Manila a Dagupan. Igual que el seu amic Balaguer, està convençut que hi ha possibilitats de negoci a Filipines i la seva estratègia, en nom del Banc de Vilanova, és

esperar que el concurs quedi desert per llavors negociar directament amb el ministre, confessant-se al seu fill: «y si en esa no logro el objeto, nos iremos a pasar el mes de agosto en el extranjero».⁵³³ Casimir està pendent del tema per tal d'involucrar-s'hi i Joaquim segueix les informacions amb ganes que els seus germans no vagin a raure a l'altra punta del món.

Malgrat la seva dimissió i la pèrdua de relacions amb la gerència, manté contactes amb alguns alts càrrecs de la companyia, i el cap dels Serveis Tècnics satisfà el seu orgull fent-li una detallada exposició del que s'estalviarà TBF fent



AUTOR DESCONEGUT / MFC



PABLO AUDOUARD DEGLAIRE / AHF-MFM

Al costat, a dalt, factoria auxiliar per al túnel de l'Argentera, a la serra del Pradell, el 1890. A baix,

perforadora Ferroux per al túnel de l'Argentera el mateix any.

passar els trens per la línia de la costa arran de la nova col·laboració, en virtut del menor quilometratge i del menor desnivell,⁵³⁴ el principal i vell argument dels vilanovins i de Gumà quan promocionaven la traça per la costa.

El Banc de Vilanova, que no havia aconseguit cobrar dels Directes les obres de la línia Roda-Reus, inaugurades el juliol del 1884, continua sense aconseguir-ho durant els primers mesos posteriors a la signatura del conveni.

El germà Joaquim, que escriu des de l'Havana i disposa de la informació que li facilita el mateix Gumà, diu tenir indicis que el gerent Cuadros li ha estat infidel i ens assabenta de la creença de Gumà que la fusió pactada al cap de deu anys no passarà un any sense que es produeixi, ja que «falta cabeza» dins dels Directes. També és coneixedor del desig de Gumà d'allunyar-se i oblidar, i està al corrent del seu projecte de marxar a Filipines amb la dona i Sebastià, i espera que no ho faci i trobi alguna cosa a Madrid.⁵³⁵ L'amic americà Emilio Puig també dona la seva opinió: «jamás pensé que te hubieran tratado tus mismas amistades cual me dices», ahora que desaconsella l'aventura filipina.

Mentrestant, a partir del primer de juny del 1886, TBF ja anuncia la circulació dels seus trens per les línies dels Directes, passant per Vilanova i emprant l'enllaç de Roda per dirigir-se a Reus i el de Picamoixons per arribar a Lleida i Tarragona, mercès als acords amb la companyia del Norte.⁵³⁶ Malgrat no estar encara construït l'entroncament a Sant Vicenç, començava a demostrar-se que la línia més curta entre Barcelona i el Camp de Tarragona passava per Vilanova.

Durant l'agost del 1886, Gumà fa estada en un balneari a la Garriga i continua barrinant l'oferta filipina. «A veure si s'aclareix el tema aviat i

podem fixar el rumb del teu futur, i jo treballant amb afany o buscar en el retir la distracció entre les plantes, flors, pintures, etc.», comenta a Sebastià.⁵³⁷

A mig octubre, Balaguer és nomenat de nou ministre d'Ultramar en el que serà el seu mandat més llarg i, finalment, a Madrid es fa la subhasta de Filipines, en què resulta guanyadora l'oferta presentada per la casa anglesa Sykes, representada per l'enginyer Mr. Higgeen. Gumà escriu: «a veure si puc parlar amb ell, els oferiré contractar la construcció, encara que crec que res no farem. A Manila no hi ha hagut postor; per tant, queda per als anglesos, per més que lamento que un negoci tan bo no hagi estat per al Banc de Vilanova. Per més que ja no hi ha remei, tinc el convenciment que els anglesos no necessiten els espanyols per a res».⁵³⁸ L'estratègia d'esperar que la subhasta quedés deserta no funcionà.⁵³⁹ Tot i resignat, Gumà no deixà de seguir el tema i al cap d'uns anys escrivia al seu fill les notícies que li arribaven de Manila: «El ferrocarril a Dagupan ha produït 506.000 [duros?] el 1893, superior al que jo vaig preveure en la memòria feta l'any 1886 i que el Crèdit Mercantil refusà. Allà teníem la fortuna que s'han quedat els anglesos en lloc de nosaltres! Era negoci la construcció i també l'explotació».⁵⁴⁰

I estant encara a Madrid rep un telegrama del gendre Olivé dient que el dia abans (de fet va ser el 15 d'octubre del 1886) la junta dels Directes acordà per unanimitat la fusió immediata amb TBF, donant una acció de les *Frances* per una de *Directa*. Gumà comenta: «Encara que crec que les Directes mereixerien més que una França, m'alegro de l'acord perquè les dues companyies surtin de l'empantanament en què es trobaven i agafin un camí més clar, fora del joc dels especuladors».⁵⁴¹



AUTOR DESCONEGUT / Fons LLUIS MIQUEL TUELLS

L'Estació de França quedava molt allunyada del nou Eixample de Barcelona. Això va motivar les queixes dels habitants d'aquesta zona, que veien passar els trens per la rasa del carrer d'Aragó. El baixador es va posar en servei

l'1 de juliol del 1902. Situat a la confluència del passeig de Gràcia amb el carrer d'Aragó, aviat es convertiria en l'estació més utilitzada de Barcelona.

L'ABSORCIÓ PER PART DE TBF I INICIATIVES POSTERIORES, 1886-1912

LA FUSIÓ AMB LA COMPANYIA DELS FERRO-CARRILS DE TARRAGONA A BARCELONA I FRANÇA (TBF)

En un món rural i amb una ocupació i producció agrícoles encara molt importants, TBF va ser una de les companyies guanyadores de l'expansió de la fil·loxera per França, rendibilitzant la nova línia fins a Portbou i establint bons pactes amb la companyia francesa del Midi per transportar vins catalans i espanyols cap al nord. D'això, malgrat no connectar amb França, la companyia vilanovina també en rebé les conseqüències. Primer, a les males, perquè els bons negocis dels de Barcelona els facilitaven la baixada de tarifes, torpedinant els seus comptes d'explotació. Posteriorment, els afanys monopolistes i la davallada de les exportacions d'aquells permeteren als Directes una sortida mínimament airosa de l'atzucac en què s'havien ficat amb l'ingent projecte d'anar fins a Madrid o Saragossa.

En la junta general del 1883, TBF respirava optimisme i a la Memòria⁵⁴² mostrava la bona marxa de l'empresa: «El producte quilomètric ocupa el primer lloc de les línies espanyoles [...] S'ha signat un conveni amb la línia d'Almansa-València-Tarragona per transportar el que ara viatja per mar cap a Barcelona i França [...] Així farem els trajectes Andalusia-França i França-Algèria, ja

que el marquès de Campo preveu fer una línia de ferris de València a Algèria. Hem comprat dotze locomotores per a mercaderies, cent vagons i trenta cotxes, i aquest any comprarem dotze màquines més [...] I reconverteixen obligacions del 6% al 3%».

Però, segons Pascual, a partir d'aleshores «l'entrada en explotació de la línia Barcelona a Valls [i el posterior ramal a Reus] tendí a limitar el fins llavors elevat rendiment ofert per la línia de Barcelona a Tarragona. En principi semblava que els efectes serien de poca consideració, i el 1883 es va dir respecte del tema: "el desenvolupament que va tenint al nostre país la xarxa de vies fèrries, algunes dins de la nostra pròpia zona, no ens han inferit les pèrdues que alguns temeren". Les expectatives canviaren d'una manera radical els mesos següents "enmig de l'agreujament que ha tingut la crisi financera, industrial i mercantil que ens afligeix"».⁵⁴³

Al llibre d'actes del consell de TBF⁵⁴⁴ podem llegir: «Diu el director-gerent que, amb motiu d'una entrevista que li ha demanat el senyor Gumà per tractar de l'enllaç de les vies pel port, li havia indicat la idea d'una fusió, a la qual cosa li ha contestat que només se'n podia tractar quan estigués construïda la línia directa i es conegués la seva verdadera importància, ja que tot el que

es calculés ara seria tant prematur com fundat en meres probabilitats. El Consell ha estat d'acord amb la Gerència en aquest tema». Però, des de la primavera del 1884, alguns sectors de TBF sustentaven la conveniència d'una fusió amb els Directes a fi d'evitar una competència ruïnosa per a ambdues companyies, i la possible compra dels Directes per algun competidor planava a l'ambient. Uns mesos més endavant, al consell es llegeixen dues cartes de MZA «confirmant la falsedat de la notícia donada per alguns periòdics de l'adquisició de la línia de Valls per MZA».⁵⁴⁵

El primer camp de batalla se centra a Reus i Tarragona. El juliol del 1884, els Directes havien inaugurat fins a Reus, connectant-la directament amb la capital via Roda i Vilanova. L'agost següent, la Companyia de Tarragona a Reus i Lleida, que feia uns vint anys que estava en pràctica suspensió de pagaments, fou adquirida per la Compañía del Norte de España i, més o menys coincidint amb aquest fet, TBF enllaçà la terminal de Tarragona d'ambdues línies, amb la qual cosa també connectava directament Reus amb Barcelona, tot i que per un camí més llarg i costós, per Tarragona i Vilafranca. D'una manera triomfal, a partir del setembre del 1884, als consells de TBF es donava compte mensualment del seu trànsit entre Reus i Barcelona i de l'augment d'ingressos que el fet comportava.⁵⁴⁶

El *Diario de Tarragona* es queixava amargament del que estava passant:⁵⁴⁷ «Fent referència a la via fèrria darrerament construïda, que ha tingut per objecte xuclar tota la saba de les nostres comarques i afavorir el desenvolupament comercial de Barcelona, deixant poc menys que paralitzat el nostre comerç i inutilitzada l'exportació vinícola per l'importantíssim port d'aquesta capital, un dels millors, si no el millor, de la costa

oriental de la Mediterrània a la Península [...] La companyia dels ferrocarrils directes, en idear l'expressada via fèrria, es proposà emmurallar el nostre port i deixar-lo totalment aïllat per afavorir el de la capital del Principat».

La direcció de TBF encara negava cap possibilitat de fusió durant la primera meitat del 1885, però la seva estratègia a mitjà i llarg termini anava canviant: calia ampliar la xarxa, construir noves línies i trobar una alternativa més ràpida a la connexió amb el mercat cerealístic castellà. Evidentment, l'eliminació de la competència i el nou traçat cap a Saragossa que s'estava construint, amb un estalvi quilomètric que suposava també estalvi de temps i diners, entrava en l'equació i, si els Directes no eren capaços de continuar la inversió que tenien prevista, ja ho farien ells. I TBF, el 1885, posa els ulls en els Directes imaginant la línia Barcelona, Vilanova, Roda, Reus, Ebre, Saragossa i cap a Ariza per arribar a Valladolid. Revestir el discurs amb la intenció de donar un cop de mà al mercat agrari interior castellà mitjançant l'intent de substituir importacions de blats estrangers era cosa fàcil; el que era important era tenir un nou projecte constructiu de centenars de quilòmetres de noves vies. Aquest era el gran eix de la seva política, que es completava amb un paquet de projectes de noves línies secundàries que entronquessin amb la principal i hi aportessin trànsit: projectes a Igualada, a Banyoles, etc. Pascual ho defineix així: «Perquè la realització d'aquestes obres podria constituir una lucrativa font de beneficis personals i havia servit de tapanadora, des del 1875, per repartir elevats dividends entre un accionariat assedegat d'obtenir l'esperat fruit dels capitals desemborsats».⁵⁴⁸

Finalment, i sense discussió prèvia, TBF convoca la sessió extraordinària del Consell del març

del 1886,⁵⁴⁹ en què es dona compte de les bases de fusió, «ja acceptades i signades per les gerències», que els consellers aplaudeixen i aproven.

Al cap d'un mes, la junta general aprova la Memòria de l'exercici anterior.⁵⁵⁰ S'hi avalua la gravetat de la crisi en la indústria i el comerç, i les minves en els rendiments de les companyies ferroviàries, tant franceses com espanyoles, tot i que els seus resultats baixen en un percentatge menor al dels competidors. Per incrementar el producte, es considera que les noves línies que s'adquireixin han de reunir bones condicions econòmiques d'explotació i proposen el conveni amb els Directes, ja aprovat pel Consell. Exposen les seves raons: «La línia de Tarragona, el darrer quinquenni, ha donat un producte de 54.000 ptes./km i està reclamant imperiosament la doble via a curt termini. A això respon el conveni amb la Companyia dels Directes, i és amb avantatge, ja que [una nova via] ens suposaria desembutxacar un capital de milions de pessetes. Amb el conveni l'hem obtingut sense tant sacrifici i "amb un traçat que ens estalvia una distància virtual del 50%", ja que les cotes que s'han de salvar són molt inferiors, pràcticament el traçat és pla [...] Així quedarà enllaçada a la xarxa internacional la importantíssima població de Vilanova i la seva rica comarca. El tràfic de la línia de Tarragona representa unes 300.000 tones/any i, dirigint-lo pel litoral, es podran fer economies de consideració. Igual benefici hem d'obtenir en els trens de viatgers i en els de ramaderia. Hem de percebre en tot això utilitats i avantatges».

La TBF eliminava un competidor, aconseguia estalvis en l'explotació cap a Tarragona i podria augmentar preus. Millorarien l'explotació amb una línia més ràpida i eficient i a un cost regalat, ja que es posseiria mitjançant una gairebé indolo-

ra dilució del capital i un simple bescanvi d'accions, estalviant-se anys d'obres i la necessitat de mobilitzar una important quantitat de capital; un negoci rodó.

La lectura de la Memòria en què la rival TBF reconeixia un estalvi de costos del 50% emprant la línia de la costa hauria omplert d'orgull els promotors vilanovins Magí de Grau, Cristòfol Raventós, Francesc Gumà o l'enginyer Cels Xaudaró, tots caiguts en l'intent de demostrar-ho. Des del primer acarament l'any 1852 amb els Caminos de Hierro del Centro –comandats, entre d'altres, per Francesc Planàs i Molist, pare de Claudi Planàs–, a partir de la concessió del Govern a Magí de Grau, havien passat 34 anys d'enfrontaments, litigis, pèrdues i guerres de tarifes. La gran companyia de Barcelona els havia fet caure a tots: setze quilòmetres de menor distància i 200 metres de diferència de cota n'havien tingut la culpa.

TBF va per feina i, pocs dies després, el Consell acorda contractar les obres d'enllaç de les dues línies a la Bordeta (adjudicades a l'habitual contractista de Gumà, Ramon Miralles) i a Sant Vicenç de Calders (el constructor serà Luis Garavetti),⁵⁵¹ i la setmana següent Eduard Maristany signa el projecte corresponent,⁵⁵² juntament amb els directors de les dues companyies, cosa que no s'havia pogut aconseguir en els quatre anys anteriors. En el projecte Madrid-Roda es modifica el traçat entre Samper i Reus, que passa a tenir una longitud 181,8 quilòmetres i un pressupost de 40,5 milions de pessetes, que implica un cost de 222.674 ptes./km, també signat per Maristany.

Unes setmanes després de l'aprovació de les bases, la Gerència de TBF era plenament conscient que, amb el control de la millor línia de la costa, amb l'estació al port de Barcelona, penetrant fins a Reus, enllaçant amb Lleida i construint

un segon camí a Saragossa més eficient, tenia prou asos a la màniga per arribar a bons pactes amb els grans competidors, i es desplaça a Madrid a negociar. Planàs es veu amb el gerent i amb alts càrrecs de la Compañía del Norte, que gestiona la línia Tarragona-Reus-Lleida i la línia Barcelona-Saragossa per Lleida, i també amb el marquès de Campo, de la línia Almansa-València-Tarragona. Exhibint la seva virtual unió amb els Directes, proposa als primers unir la gestió de les dues companyies i configurar una xarxa catalana que connecti amb el llevant. Davant del marquès també exhibeix els nous atributs i fa gala dels escurçaments que suposarà la seva nova línia per l'Argentera proposant-li unir les forces expandint-se de València en avall per la costa, connectant tot el llevant fins a Almeria i Cadis. Demana i ofereix a ambdues companyies convenis d'ús de trams de línies, però de moment no arriben a cap acord.⁵⁵³ Malgrat això, la metxa d'un canvi substancial en l'estructura dels serveis ferroviaris a l'est peninsular s'havia posat en marxa.

Uns mesos més endavant, en el consell de la barcelonina TBF de data 15/10/86, sense constar a cap banda quina companyia havia dut la iniciativa, s'exposa el projecte de fusió immediata amb els Directes, que resulta aprovat per unanimitat:⁵⁵⁴ «demostrada per l'experiència la necessitat d'una sola gestió social per simplificar despeses i aplegar recursos amb la finalitat de liquidar, sense violència, obligacions ineludibles de la Companyia dels Directes, com també per donar un impuls més gran a la realització del seu objecte social, els consells d'ambdues companyies, acorden el següent:

1r. Des del dia en què aquest conveni obtingui l'aprovació de les juntes respectives, quedaran

constituïdes en una sola companyia, que serà de Tarragona a Barcelona i França; que, per conseqüència d'aquest acte, no solament serà propietària i posseïdora de l'haver social de la mateixa companyia sinó també del que integrava i posseïx la Companyia dels Directes, amb tots els seus drets, línies i concessions.

2n. A l'efecte d'aquesta fusió queden equiparades les actuals accions dels Directes amb les de TBF i, en conseqüència, a partir d'ara hauran de percebre cadascuna d'aquelles igual benefici per cadascuna d'aquestes, des del pròxim exercici del 1887.

3r. El Consell de TBF s'augmentarà per al futur règim de la companyia amb cinc individus, a la seva elecció, representants dels Ferrocarrils Directes.

4t. La companyia es regirà a partir d'ara per uns sols Estatuts i s'atorgaran poders als membres del futur Consell per efectuar la unificació i la reforma.

5è. Amb la finalitat de regularitzar la situació financera i cobrir el cost dels enllaços entre línies i del material sense haver de recórrer a una precipitada i desavantatjosa venda de terrenys, s'acorda l'emissió de 20.000 obligacions de 500 pessetes, al 3%, amortitzables a noranta anys, amb hipoteca de les línies de Valls i Reus a Vilanova i Barcelona.

6è. Es liquidarà l'exercici de l'explotació de les línies vilanovines del 1886 d'acord amb la base 3a de les signades el 2 de març del 1886; la resta de les bases quedaran anul·lades».

El Consell dels Directes pren un acord idèntic i així ho notifica a TBF. Les juntes respectives acorden efectuar juntes extraordinàries el 14 de novembre del 1886 en segona convocatòria, i és aquesta la data la que marcarà el final definitiu de la companyia vilanovina dels Directes, al seu dia promocionada per Gumà i Ferran.

Ja uns dies abans, el 24 d'octubre, les pàgines financeres de *La Vanguardia*, que havien anat agafant prestigi en els primers anys d'aquest periòdic fent gala d'opinió ponderada i ben informada, publicava el que fins llavors era un rumor creixent: «En els valors locals bastant moviment, essent molt comentada i per alguns d'una manera molt parcial, la pròxima fusió del ferrocarril directe amb França [TBF] [...] Ha vingut la fusió immediata, sota les bases d'un sol Consell i una sola administració, i l'equiparació de les accions dels Directes de mil pessetes una amb les de França de 475 pessetes [...] no podem sinó celebrar un acord que veiem presidit d'una manera força evident per la bona fe [...] Fecunda en béns per als interessats d'una companyia i de l'altra ha de ser la fusió feta d'aquesta manera [...] comunicant-se així gran vida per al futur a la formació de la xarxa purament espanyola, que és un objecte, per la seva conveniència, desitjat universalment». I el cronista augura una ràpida pujada de les cotitzacions d'ambdues societats. La formació d'una gran xarxa ferroviària purament espanyola era un anhel redundant de feia anys entre l'elit econòmica del país, per contraposició amb les dues grans xarxes dominades pel capital estranger, MZA i Norte.

Pascual en dona la raó: «la Companyia dels Directes esdevingué totalment inoperant per prosseguir la realització del capital necessari per mantenir les obres de construcció de la línia de Reus a Saragossa. L'esmentada situació comportà

que es decidís anul·lar el conveni de fusió i es pactés l'absorció de la societat per part de la TBF».⁵⁵⁵

La situació monopolista del corredor català que resultaria de la fusió per part de TBF feia preveure una futura pujada de tarifes i els possibles afectats aviat es posaren en guàrdia, resultant simptomàtic que una de les primeres reaccions negatives a la unió fos dels tractants en vins de Vilafranca, que demanaren una rebaixa de les tarifes, que la direcció de TBF s'apressa a denegar-los.⁵⁵⁶

A la junta general, Planàs llegirà el seu informe, aprovat en el consell anterior,⁵⁵⁷ justificant la fusió immediata: «Mostra evident del que valen les actuals línies dels Directes en explotació, i del molt que encara d'elles és lícit esperar-ne, és el creixement constant dels seus productes a comptar des del dia en què, d'acord amb les bases, ens vam fer càrrec de la seva explotació. El seu ingrés quilomètric promet assolir en poc temps una respectable quantitat, la qual, juntament amb la subvenció que, per peatge de 300.000 ptes./any, hauríem de satisfer-los, asseguraria a les seves accions un dividend semblant al de les nostres. Això sol ja seria suficient per abreujar l'extens termini de deu anys fixat a les bases, però hi ha altres motius. L'empresa dels Directes, per les concessions de què disposa, pel caràcter de perpetuïtat que tenen, pot proporcionar-nos el mitjà d'estendre i engrandir l'objecte social, i una prova d'això és que des del dia que es va fer pública la fusió són diverses les entitats financeres que ens han ofert els seus serveis. Vam posar atenció en les projectades línies dels Directes, especialment en la de Reus i La Puebla de Híjar, traçats que ja hem estudiat i en els quals podem reduir els costos en una tercera part, cosa que també ha comportat l'interès de les

companyies en les obres; d'aquí que s'imposi la fusió immediata. Un altre dels recursos de què disposen són terrenys a Sant Bertran, on dues illes són plausibles d'una bona venda. L'interès de tots aconsella accelerar la fusió». S'aprova per unanimitat i es constitueixen en una de sola que durà el nom de la barcelonina, Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França. Correspon també anomenar els cinc membres dels Directes que s'integraran al nou Consell i que són els que proposen els de Vilanova: Cristino Martos, Víctor Balaguer i el vescomte de les Torre de Luzón, residents a Madrid, per raó de les gestions que a la Cort podran fer en profit dels interessos socials (un argument del qual TBF no anava sobrada), i els senyors Santiago Soler i Pla (vicepresident) i Bru Cuadros (gerent). Cal dir que el president dels Directes, Pau Soler i Morell, estava malalt feia temps i ni tan sols acudia a les sessions oficials. A la junta, la proposta de Planàs fou acollida amb un aplaudiment.⁵⁵⁸ En definitiva, en interès de les parts s'accelerava la fusió bandejant el termini de deu anys que s'havien donat, tal com ja havia pronosticat Gumà uns mesos abans.

La fusió en realitat fou una absorció en la qual l'estructura de TBF no resultà alterada, ja que només va significar la incorporació dels esmentats nous membres al seu Consell. A tall d'anècdota, en la primera sessió conjunta d'aquest,⁵⁵⁹ amb assistència dels nous consellers dels Directes, el president de TBF, Frederic Marcet i Vidal, volgué escenificar que es tractava d'una fusió igualitària deixant vacant la cadira presidencial amb la voluntat que el càrrec fos sotmès a una nova elecció, cosa que refusaren els assistents, ja que, d'acord amb el conveni signat, només es parlava de la integració de cinc membres dels Directes, no que s'hagués de procedir a l'elecció

de nous càrrecs. Marcet tornà al setial agraint el gest dels presents i mostrant la voluntat d'acollir els nouvinguts en to de pau i complaença. D'acord amb el conveni s'haurien d'unificar els Estatuts, cosa que requeria feina i temps. Planàs va proposar que es regissin provisionalment pels de TBF, cosa que es va aprovar.

A la sessió següent s'informa que s'havia transigit a cinc plets que provenien dels Directes, interposats per Salvador Samà contra les bases del conveni. Semblava que totes les parts, inclòs Samà, quedaven contentes i agraïdes amb la nova integració, ja que l'enfrontament de Samà amb la gerència dels Directes no s'havia aturat ni amb la dimissió de Gumà i saldar els crèdits fou una conseqüència immediata de la fusió. El juny anterior, el marquès s'havia negat a signar unes actes del consell al qual havia assistit, malgrat ser requerit notarialment, i es va negar a exposar al notari els motius d'aquesta actitud⁵⁶⁰ evidenciant la nul·la voluntat de col·laboració fins que no cobrés. Anys a venir, Salvador Samà serà dels pocs exmembres del Consell dels Directes que farà acte de presència a les juntes de TBF (també hi assistí Francesc Olivé Maristany, gendre de Gumà), en la qual mantenia un paquet de mil títols.

La companyia de Barcelona també aporta líquid suficient per ventilar diferents crèdits contra els Directes; pagar lletres del Banc de Vilanova; adquirir quatre noves locomotores a Alemanya per a mercaderies i encarregar-ne quatre més a Manchester per a passatgers. I demana pressupost a la casa Vitali per acabar les obres entre Reus i Samper.⁵⁶¹ La facilitat de liquiditat per part de TBF aclareix que l'absorció li sortí fàcil i barata, i la rapidesa de tot plegat dona a entendre l'elevat interès en la fusió, tant per millorar els resultats d'explotació com per evitar que li pispessin les competidores.

Tornem a la versió de *La Vanguardia* del dia 31 d'octubre del 1886: «La fusió acordada entre aquestes companyies ha merescut un aplaudiment general per haver-se imprès en totes les seves bases el segell d'equitat que han de presidir aquestes solucions [...] És de celebrar que s'hagi donat publicitat per part dels Consells a les estipulacions [...] La premsa, en ocupar-se d'aquest afer, l'ha qualificat com és just». I també esmenten l'opinió de *La Publicidad*: «Els Directes realitzen un gran negoci en fer la fusió i són deutors de gratitud al Consell i al director de TBF, sense creure que la fusió sigui perjudicial per a ells [...] És avantatjosa per a tots dos. Nosaltres entenem que hi ha hagut molta perícia per part dels Directes i benvolença per part de TBF».

Tres setmanes més tard, el 21 de novembre del 1886, deia: «La fusió d'aquestes línies, acordada per unanimitat, [...] és evidentment un timbre de glòria per als seus actors [...] Bons temps es preparen per a la companyia fusionada i opinem que és una bona ocasió per adquirir-ne algunes accions, sense fonament cotitzades ara a baix preu i destinades ben aviat a una considerable alça». També esmenta el comentari de *Los Negocios*: «Amb assistència de 30.000 accions dels Directes i 57.000 de TBF es van celebrar les juntes generals, concertada ja la fusió, l'acte era de mera fórmula [...] el país en general i els tenidors d'aquests valors guanyen en enfortir-se una entitat important com és TBF i les seves declaracions de prudència amb vista al futur ens han estat en extrem satisfactòries».

I de l'edició del 14 de novembre del 1886 en traïem les cotitzacions a la borsa del dia previ a les juntes: Directes: 14,85% (sobre un nominal de 1.000 = 148,5 pessetes); TBF: 34,25% (sobre 475 de nominal = 162,69 pessetes). Per tant, en

principi, la prima per als accionistes dels Directes en l'equació de canvi títol per títol era del 9,55%.

El moviment especulatiu entorn dels títols de les dues companyies entre l'acord verbal i el definitiu tingué un caràcter diferent a banda i banda del pacte, força més favorable a les Directes. Les primeres notícies de fusió amb l'intercanvi d'accions una per una les veiem el 14 d'octubre del 1886, referendades per l'acord dels consells de l'endemà. Els canvis anteriors en la cotització dels Directes havien estat de 13,50; el dia anterior a l'acord definitiu de les juntes fou de 14,85 (un increment del 3%) i al cap d'un mes, de 15,85 (un increment total del 17,4 % en els 63 dies transcorreguts). Per la seva banda, els títols de TBF tingueren moviments mínims que se saldaren en una pujada irrellevant de l'1% en el mateix període. Per als accionistes o especuladors de TBF, l'absorció de la petita companyia vilanovina gairebé no tingué transcendència, mentre que als tenidors de Directes els permeté recuperar en pocs dies una part significativa del capital perdut. Lleugerament més afortunats foren els posseïdors de títols del Banc de Vilanova.

Pocs dies després de la fusió, el Consell de TBF⁵⁶² aprovà el balanç de la companyia vilanovina, tancat el 14 de novembre del 1886, sense comentaris, i feren menció de la visita a la línia de Reus a Samper amb Maristany, autor de la modificació del projecte, enmig de l'entusiasme de la població. Uns dies més endavant,⁵⁶³ atès que la Norte no contesta les peticions de trànsit directe a l'enllaç de Picamoixons, es dirigeixen al Ministeri de Foment i posteriorment demanen l'ajut de Balaguer, que ara és membre del Consell de TBF. Les aliances havien canviat i aviat entrà en servei la connexió.

L'abril del 1887 es reuneix la Junta General de TBF,⁵⁶⁴ pren coneixement del vot unànim de les

assemblees generals anteriors, aclareix les bases comptables de la fusió i aprova la Memòria del 1886, en la qual s'exposen dades de l'explotació de TBF juntament amb les de la companyia absorbida.

En el Quadre 30 s'evidencia que els costos de les obligacions en els Directes, iguals al 73,8% del producte, n'ofegaven la viabilitat. La línia aragonesa, que simplement genera ingressos per afrontar els costos d'explotació, tampoc no és de cap ajuda. De fet, aquests setanta quilòmetres de línia no connectada serien totalment incapaços de generar cap rendiment positiu fins al definitiu enllaç Reus-Saragossa i Madrid, el 1894.

Com a part substancial de la Memòria es valora comptablement l'absorció dels Directes i s'efectua un important sanejament dels seus comptes amb referència a l'anterior balanç del 1885. Es rebaixa el valor dels camins i material mòbil en setze milions de pessetes, passant a 56,6 milions; els immobles i terrenys es minoren en mig milió, i queden en 5,85 milions; i les existències es fixen en 164.036 pessetes. Al passiu hi tenim les obligacions emeses anteriorment, més les 20.000 per saldar deutes que TBF havia posat com a condició, la hipoteca dels terrenys del port de Barcelona, les 98.300 accions a les mans dels socis dels Directes i comptes indeterminats que podrien incloure el crèdit del Banc de Barcelona.

El balanç absorbit podria ser el que apareix en el Quadre 31.

Ignoro els raonaments comptables emprats pels previsibles homes de negre que es presentaren a les oficines dels Directes, però la nova valoració dels actius venia a ser la compensació de l'oferta extraordinària que just cinc anys abans els promotors d'aquesta havien fet als posseïdors de

títols de l'antiga VVB. El nou valor no sembla forassenyat: 62,6 milions de pessetes per les línies i materials mòbils de la Valls-Vilanova-Barcelona, la Roda-Reus, les obres efectuades fins al túnel de l'Argentera, la Val de Zafán-Saragossa, els terrenys al moll de Barcelona i els terrenys i immobles de les estacions (alguns, com ara a Vilanova, excendentaris), mentre que els seus deutes s'havien de liquidar a càrrec de la nova emissió d'obligacions que assumiria TBF. Sembla que, passada la febre d'or, les valoracions aterraven a la realitat.

Als títols dels Directes i de TBF se'ls donà un valor unitari de 332,63 pessetes (un important sobrepreu sobre la cotització d'ambdues companyies), resultant un capital aportat pels primers de 32,7 milions de pessetes (igual al 28% del total) per completar un capital social de la nova TBF de 116,4 milions de pessetes, equivalents a 350.000 títols. La participació dels socis dels Directes cal considerar-la prou avantatjosa si atenem el fet que la companyia generava pèrdues creixents, mentre que TBF rendia per damunt del 12%, com es dedueix del Quadre 30. El bescanvi dels títols no s'efectuà fins al novembre del 1887.

Tenint en compte el preu de 500 pessetes pagat uns anys abans pels inversors de l'antiga VVB o dels Directes, la pèrdua respecte al nou valor fou del 34,5%, prescindint tant dels dividendes que haurien pogut percebre en el període com de les futures oscil·lacions dels títols de TBF, que, amb els anys, encara baixarien bastant més. Per als especuladors que entraren en el període 1880-1881, la sort els resultaria ben diversa en funció de les extraordinàries fluctuacions del mercat i la llarga i profunda davallada.⁵⁶⁵ El nominal de mil pessetes en realitat no fou desembutxacat per ningú.

La principal conclusió del negoci ferroviari vilanoví podria ser que els accionistes primerencs

Quadre 29. **Cotització de les accions dels Directes, TBF i Banc de Vilanova a la Borsa de Barcelona entorn de l'anunci de fusió**

Data	Directes	TBF	Banc de Vilanova
9/10/1886	13,5	36,65	63 (22/09/86)
16/10/1886	14,4	35,5	s.c.
13/11/1886	14,85	34,25	65,5
11/12/1886	15,85	37	75
% increment 63 dies	17,4	1,0	19,0

Font: Elaboració sobre dades de *La Vanguardia* dels dies posteriors respectivus.

Quadre 30. **TBF. Liquidació de l'any 1886 de les línies dels Directes i de TBF**

	Directes pessetes	197 km %	TBF pessetes	350 km %
Productes de les línies de Reus i Valls-Vilanova-Barcelona	1.848.794			
Producte de la línia de Saragossa al Val de Zafán	266.315			
Total productes	2.115.109	100	13.773.295	100
Despeses d'explotació:				
Administració i direcció	152.416			
Despeses de les línies de Reus i Valls-Vilanova-Barcelona	957.029			
Despeses de la línia de Saragossa al Val de Zafán	259.249			
Total despeses	1.368.695	64,7	5.750.680	41,8
Producte líquid d'explotació	746.414	35,3	8.022.615	58,2
A deduir el cost de les obligacions	-1.561.265	-73,8	-6.267.298	-45,5
Pèrdues/guanys de l'exercici 1886	-814.851	-38,5	1.755.317	12,7

Font: Mèmorïa 1886 de TBF. MFC.

Quadre 31. **Balanç dels Directes assumit per TBF el 31/12/1886**

Actiu		Passiu	
Ferrocarrils en explotació	56.612.679	Capital accions	32.697.529
Immobles	5.852.082	Obligacions (velles +20.000)	24.921.496
Existències i subministraments	164.036	Hipoteca Sant Bertran	1.980.415
		Comptes diversos	3.029.357
Total actiu	62.628.797	Total passiu	62.628.797

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades de les Memòries dels Directes i de TBF.

de VVB, veraders inversors confiats en el progrés i aliens als moviments especulatiu, perderen fins aquell moment al voltant d'un terç del capital invertit. Vist d'una altra manera, però, per aquest import havien fet donació a la ciutat, als conciutadans i al país d'una poderosa infraestructura que els connectava amb el món, eficient i innovadora a l'època, cridada a prestar un preat i valuós servei a les futures generacions.

A partir de la fusió, el Banc de Vilanova va aconseguir cobrar el seu deute de la línia Roda-Reus. Però fou d'una manera agredolça, ja que TBF li pagà mitjançant obligacions dels Directes, que, per a més inri, estaven garantides amb l'obra de la mateixa línia, ara ja en propietat de TBF. Un negoci no gaire rodó per a l'entitat, que, de moment, no aconseguia donar liquiditat a la seva feina. El gener del 1887, el banc continuava la seva política de comprar accions pròpies (ara n'eren 1.578) i Andreu Sard Roselló, que havia esdevingut padastre del marquès de Marianao, renunciava al seu càrrec en el Consell. Gumà també renuncia com a vocal del Consell amb l'estatus especial de president fundador. Dos dies abans, Soler i Morell, que era coneixedor de la resolució de Gumà i considerava que era deguda a un malentès entre ells dos, se sent responsable personal de la greu decisió –ja que Soler continuava devent diners al banc– i, «davant la incertesa i volent aclarir-ho, s'ha nomenat una comissió que et passarà a veure demà, a fi que retiris la dimissió, com et demano jo i, si estàs determinat a fer-ho, hauria de ser més endavant».⁵⁶⁶ Després de tantes aventures viscu-des plegats, ara no es podia acabar malament; Gumà retiraria la renúncia.

L'any següent, qui renunciaria seria Josep Maria Sarriera, cunyat del marquès de Marianao. També el 1888 s'atorgà al banc la concessió per a

la construcció d'un balneari a la platja de Can Tunis, en uns terrenys relativament a prop dels de l'estació de Sant Bertran. A principis de gener del 1889, l'Ajuntament de la Vila de Gràcia li adjudicava les obres del clavegueram al municipi, que les havia ofert per 1.854.000 pessetes.⁵⁶⁷ Malauradament, cap d'aquestes grans apostes inversores del banc fou reeixida. La primera, la línia a Reus, ja hem dit que es va cobrar tard i malament; el balneari mai arribà a veure la llum i el cobrament del clavegueram a Gràcia també s'eternitzà. Al final, les obres foren pagades mitjançant obligacions que encara s'hagueren de discutir amb l'Ajuntament de Barcelona, dos anys més tard que aquest s'annexionés l'exvila gracienc a el 1897.⁵⁶⁸ A principis del 1901, Sebastià Gumà i Surís –que el 1887 havia estat nomenat director de la Companyia Catalana de Tramvies– substituïa Josep Gassó com a administrador del banc.

L'EVOLUCIÓ DE TBF I LA FUSIÓ AMB MZA (MADRID-SARAGOSSA-ALACANT)

La constitució de TBF s'havia gestat a finals del 1875 mitjançant la unió entre les companyies de Tarragona a Martorell i Barcelona i la dels Camins de Ferro de Barcelona a França per Figueres. Aquesta darrera s'havia encallat greument en les obres de Girona a Portbou, en les quals aconseguí arribar el gener del 1878 a canvi d'emetre 34 milions de pessetes en obligacions, cosa que la deixà en un difícil equilibri financer. A continuació vingué la necessitat de connectar les línies a Barcelona entre l'estació de rambla de Catalunya i l'actual Estació de França. Hi havia diverses alternatives: per Entença, pel Paral·lel i pel port; pel carrer d'Aragó a nivell, en rasa o en túnel, i la proposada per Gumà, que, per la Bordeta, anava cap al port contornejant Montjuïc, passava a tocar

de l'estació de la línia de Vilanova i travessava els molls mitjançant un viaducte en altura fins a l'Estació de França. Al final, el Govern disposà que fos per Aragó, mitjançant rasa, túnel al passeig de Gràcia i ponts a les altres cruïlles. TBF efectuà les obres amb rapidesa i el nou traçat entrà en servei l'octubre del 1882. La nova tanda d'obligacions emeses en el període 1879-1882 pujaren a 52,8 milions més, mentre que les inversions foren de 62,2 milions, i els costos financers –que incloïen la retribució als accionistes– són els que es menjaren la diferència. El capital de la nova societat quedà establert en 53,1 milions de pessetes i la motxilla de les obligacions el 1885 ja era de cent milions de pessetes, un endeutament grandios.

Malgrat això, assolí el pic d'ingressos per quilòmetre explotat el 1883, en què les despeses d'explotació representaren poc més del 40% del producte. A partir d'aquí, els costos financers portaren a una davallada important del benefici net, mentre que la pressió dels accionistes obligava, com en altres companyies del sector, a un repartiment de dividends per damunt dels realment generats.⁵⁶⁹

Després de l'absorció dels Directes, el primer objectiu de TBF fou la connexió de les línies, cosa que havia de tenir influència en els vilanovins de l'època. La nova estació de Sant Vicenç entrava ja en funcionament l'abril del 1887⁵⁷⁰ i l'enllaç de la Bordeta, a primers d'agost. Això significava anar a Tarragona sense un pesat transbordament al Vendrell i poder arribar al centre de Barcelona o a l'estació del passeig de la Duana, pràcticament on hi ha l'Estació de França. Inicialment, mitjançant transbordament a Sant Vicenç, s'anava fins a Tarragona i allà es podia agafar el tren cap a València, gestionat per la companyia valenciana que compartia estació amb TBF. I, amb transbordament a Picamoixons, es podia anar fins a Lleida, on es

connectava amb la línia de Saragossa i d'allà cap a Madrid (MZA) o Pamplona (companyia del Norte). Posteriorment, l'estiu del 1893 es produïa una nova fita: els expressos a València passaven per la línia de la costa i es podien agafar a Vilanova.⁵⁷¹

L'objectiu següent era completar al més aviat possible la traça iniciada per Gumà i arribar a Saragossa prolongant la línia des de Reus, ara sota la batuta tècnica de Maristany. El seu nou replantejament establí la distància de Barcelona a Saragossa en 345 quilòmetres, vint menys que els de la línia de Manresa, i unes cotes significativament més baixes, xifrant el cost de les obres pendents en 48,75 milions de pessetes, enmig de fortes dificultats orogràfiques que necessitaven nombrosos túnels (el de l'Argentera, de quatre quilòmetres de llargada, només era un dels 28 necessaris) i ponts d'una gran envergadura, com el de l'Ebre prop de Garcia. L'obra de l'Argentera, en la qual arribaren a treballar simultàniament més de 600 persones, es començà el 1883, quan els Directes perforaren 659 metres, i no es conclogué fins al 1890, amb un cost total final de gairebé cinc milions de pessetes, probablement els quatre quilòmetres de via més cars construïts fins llavors a la Península.

El desembre del 1890, el tren arribà a Marçà-Falset, i l'abril del 1891, a Móra la Nova, on s'hagué de construir un dipòsit de maquinària per donar suport a la necessitat de doble tracció per travessar la serra de la Teixeta.⁵⁷² El febrer del 1892 es travessava l'Ebre i s'arribava a Faió, i el 1893, a Casp, posant-se en marxa el tren Barcelona-Vilanova-Reus-Casp el mateix any. L'estiu del 1894, mitjançant Samper i La Puebla de Híjar, s'empalmava amb la vella línia del Val de Zafán i s'arribava a Saragossa, al sud i a ponent de l'Ebre. Era l'antiga estació de Cappa dels Ferrocarrils

Quadre 32. Resultats d'explotació de TBF, 1881-87

	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887
Longitud en explotació	347	347	350	350	350	350	481
Producte gran velocitat	6.270.817	6.388.679	6.533.264	6.056.598	5.792.967	5.811.852	6.631.531
Producte petita velocitat	6.480.710	7.300.809	8.016.615	8.076.737	7.952.004	7.961.442	9.501.633
Producte total	12.751.527	13.689.488	14.549.879	14.133.335	13.744.971	13.773.294	16.133.164
Despeses totals	5.675.580	5.941.574	5.942.801	5.889.542	5.740.317	5.750.680	6.509.275
Producte	7.075.947	7.747.914	8.607.078	8.243.793	8.004.654	8.022.614	9.623.889
Producte per km	20.392	22.328	24.592	23.554	22.870	22.922	20.008
% de despeses/ingressos	45	43	41	42	42	42	40
Milers de km recorreguts				1.908	1.749	1.723	2.155
Milers de passatgers				2.930	2.889	2.871	3.132
Milers de tones				934	950	907	1.050

Font: Memòries de TBF. MFC.

Carboníferos, que, mitjançant un ramal d'enllaç de 3,4 quilòmetres (en rasa, com al carrer d'Aragó), s'unia a la de Campo Sagrado, on sortien els trens cap a Madrid. I el dia 1 de juliol del 1894⁵⁷³ s'inaugurava el nou traçat amb nou parades entre Barcelona i Saragossa-Campo Sagrado. Eren Sants, Sitges, Vilanova, Sant Vicenç, Reus, Marçà-Falset, Móra, Casp i Samper. Els expressos recorrien la nova línia directa a una velocitat comercial de 47 km/h i tardaven set hores i mitja per completar els 344 quilòmetres de distància, obviant el pas per Tarragona, travessant l'Argentera i rodant pel sud de l'Ebre a partir de Móra la Nova. I l'articulista de *La Vanguardia* E. Suñol es planyia que, a partir de Saragossa, es perdia velocitat i, en lloc de tardar quinze hores fins a Madrid, es tardaria, d'acord amb els horaris aprovats, 17 hores i 14 minuts, de les 18.31 de la tarda a les 11.45 del matí, mentre que la tornada era un pèl més curta, 16 hores i 43 minuts. En tot cas, la nova línia era molt millor que l'alternativa llavors existent per la línia del Norte, Terrassa-Manresa-Lleida-Tardienta, de 19 hores 52 minuts. La nova tenia un total de 85 túnels (65 entre Reus i Samper, que sumaven disset quilòmetres), amb dos ponts d'una gran envergadura i de 270 metres de llarg cadascun, el del Matarranya, de 29 metres d'altura, i el de l'Ebre, de 16 metres.

Tot plegat a major glòria de Cels Xaudaró, que dibuixà el primer projecte complet de la línia el 1881, i de Francesc Gumà, que fou el promotor i iniciador d'una empresa que havia tingut els seus primers avantprojectes a la dècada del 1860. Des de la concessió el 1882, havien passat dotze anys per completar la segona línia a Saragossa, amb la fallida de la Companyia dels Directes per entremig. Mentrestant, el llarg tram de Samper a Madrid per sota de Saragossa havia quedat pràcticament

oblidat per la Companyia dels Directes,⁵⁷⁴ i també per TBF a la junta de l'abril del 1887,⁵⁷⁵ cosa que encara havia de portar-li problemes en la seva futura fusió amb MZA, ja que ningú no havia renunciat a la concessió.

Quedaven així dibuixades, a finals del segle XIX, les infraestructures comunicatives bàsiques de Vilanova: les carreteres a Barcelona, Vilafranca i Calafell, i les línies ferroviàries a Barcelona, Lleida, Reus-Saragossa-Madrid i Tarragona-València. Aquests grans eixos s'anaren modernitzant amb els anys i les fites més rellevants foren la doble via a Barcelona, que es concedí el 1913 i entrà en servei el 1915,⁵⁷⁶ fins a Tarragona el 1930,⁵⁷⁷ i la gradual electrificació de la xarxa, que entrà en servei a Vilanova el 1956.⁵⁷⁸ Però el dibuix fou el mateix durant cent anys i no s'hi incorporà cap altra gran infraestructura fins al 1992, en què es tornà a perforar el Garraf mitjançant la construcció de l'autopista C-32 fins a Sitges, que arribaria a Vilanova i enllaçaria amb l'AP-2 al Vendrell el 1994, just un segle després de la connexió ferroviària directa amb Madrid.

La segona meitat de la dècada dels vuitanta marcà el declivi de TBF. L'apaivagament de les grans exportacions de vi, la dura competència que representava la via marítima mitjançant els vaixells de vapor (l'exportació per l'estació de Portbou patí una dràstica davallada a partir del 1891), la persistent crisi agrària de l'interior peninsular o una economia del país que no acabava d'aixecar el cap s'afegien a l'elevat deute acumulat per la companyia, producte de les obres cap a França, l'enllaç de Barcelona i la construcció cap a Saragossa, que transitava per un espai de baixa potència demogràfica i econòmica. En els anys següents, la companyia veié com els viatgers i la càrrega baixaven entorn del 20% i només el tràfic

de bestiar suposava un augment significatiu, sense impedir que els ingressos unitaris toquesin el fons el 1894. En el Quadre 33 s'aprecia la davallada dels diferents paràmetres: els ingressos unitaris, les unitats transportades i els beneficis líquids, ben inferiors als beneficis bruts a conseqüència del car finançament.

Els costos financers creixents, juntament amb uns rendiments d'explotació minvants, portaven a un difícil desenllaç i, si entre el 1887 i el 1890 la companyia pagava 20 ptes./títol per dividends, el 1892-1893 en pagà quatre pessetes i posteriorment deixà de retribuir l'accionista fins a finals del segle XIX.

Després de l'absorció dels Directes, davant les dificultats per col·locar noves obligacions per finançar l'obra cap a Saragossa, el 1887 la direcció proposà als socis, i ho aconseguí, un finançament singular: els accionistes cedien un terç dels seus títols a la companyia a canvi de la promesa de dividends futurs i aquesta els havia de negociar al mercat. Però al mercat financer barceloní persistien les hores baixes i els títols de TBF cotitzaven amb importants descomptes. Durant quatre anys, el camí a seguir fou similar al transiat per Gumà uns anys abans: primer es provà la col·locació a la Borsa de París, cosa que no

donà bons resultats, i s'hagué de recórrer a préstecs del Banc de Barcelona i també de particulars, amb un increment abusiu del deute flotant. Al cap i a la fi no hi hagué més remei que emetre noves obligacions a preus prohibitius. S'aconseguien captar 57 milions de pessetes contra uns costos de la nova línia, incloent-hi la retribució als accionistes, de 87,7 milions de pessetes, acumulant-se un passiu que superava els 150 milions de pessetes,⁵⁷⁹ una realitat insuportable. El darrer recurs fou la venda de terrenys edificables, avantsala d'una eventual fallida. Sembla una pel·lícula ja vista... La segona línia a Saragossa, que havia suposat la fi de la Companyia dels Directes, es trobava, en el període 1891-1894, en una tensitura similar: no hi havia prou capital per finançar-la. De nou, l'única sortida era recórrer als competidors.

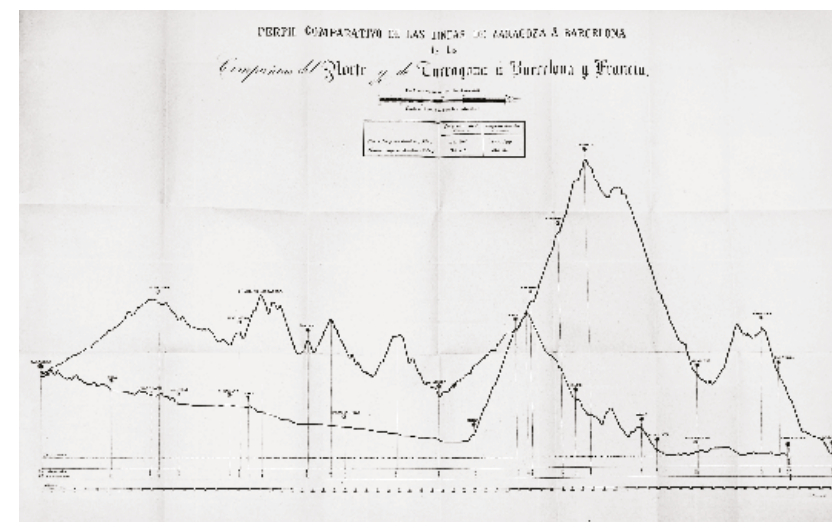
MZA explotava la línia de Madrid a Saragossa i no disposava de carrils per arribar a Barcelona. La Norte ho feia a la costosa línia Barcelona-Saragossa per Lleida i, via Altsasu, connectava Catalunya amb el nord d'Espanya. Els directius de TBF iniciaren les converses amb els del Norte i hi lligaren un conveni, però, sorprenentment, el dia de la junta general decisòria (maig del 1891), un altre grup d'accionistes apostaren per MZA i guanyaren



AUTOR DESCONEGUT / MFC



DESCONEGUT / MFC



TBF / MFC - Fons TBF

A la pàgina anterior, dues imatges del viaducte dels Masos a Duesaigües el 1890. En aquesta pàgina, perfil alternatiu de la línia Saragossa-Barcelona segons dibuix de TBF del 1887.

la partida. Probablement temien que la connexió amb França quedés monopolísticament a les mans del Norte, que ja controlava el pas per Irun, cosa que podria implicar un augment dels costos de transport per a la indústria catalana. Al cap de pocs dies se signava a París el conveni de fusió diferida entre la francoespanyola MZA i TBF, en virtut del qual la primera es comprometia a acabar la línia de Valladolid a Ariza i la segona a arribar a Saragossa, amb la qual cosa es pensava connectar d'una manera més rectilínia Madrid i el graner castellà amb els consumidors catalans i el port de Barcelona. MZA es comprometia a finançar les obres de TBF cap a Saragossa mitjançant acomptes fins a un total de trenta milions de pessetes i a facilitar la conversió dels seus emprèstits. El 1895, MZA acabà les obres fins a Valladolid, i els 813 quilòmetres entre Barcelona i la capital castellana es reduïren a 725.

La fusió havia de tenir plens efectes un cop acabades les obres a què s'havien compromès les parts, però no fou un camí de roses. Sembla evident que MZA incomplí el conveni inicial i es va presentar el 1897 amb noves exigències que pretenien convertir en obligacions la devolució dels trenta milions de pessetes que els havia avançat, i reclamant també la renúncia a la concessió de la línia a Madrid projectada pels Directes, que era a

perpetuïtat, cosa que els va abocar a unes discussions interminables. La direcció de TBF es resistí a la primera per respecte als drets dels seus obligacionistes, però no queda gaire clara l'oposició a la segona. És que potser encara mantenien esperances de construir la segona línia a Madrid?

Davant les pretensions dels francesos, TBF convocà una junta general el 26 de desembre del 1897⁵⁸⁰ en la qual, amb voluntat de defensar-se, acordà presentar suspensió de pagaments l'endemà mateix, imposant a MZA i als obligacionistes un laboriós i forçat acord, aprovat pel jutge el mes següent. Pascual deixa clar qui van ser els vencedors i els vençuts amb la prova de força que inicià MZA. Ho avalua així: «La crisi de finals de segle va comportar que, finalment, la fusió es fes en unes condicions molt diferents de les previstes i totalment desastroses per als accionistes i obligacionistes de TBF. Una resolució que va ser més lamentable si tenim en compte que els rendiments de la xarxa de TBF eren molt més elevats que els de MZA, empresa que acabà essent la gran beneficiada de tot aquest procés».⁵⁸¹ I fou també una fusió disfressada d'absorció: cinc membres del consell de TBF passaven al de MZA, que conservava el seu nom i muntava en el seu si una «Xarxa Catalana» regida per un comitè a Barcelona que administraria les línies catalanes.

Quadre 33. Resultats compte d'exploració de TBF sense considerar línia Val de Zafán

Any	Xarxa km	Passatgers/km unitats	Càrrega/km tones	Ingressos/km pessetes	Ben. líquid pessetes	Ben. líquid/km pessetes
1878	346	7.235	1.140	25.344	2.312.012	6.682
1879	347	7.424	1.370	27.526	3.298.125	9.505
1880	347	8.030	1.837	33.191	4.308.169	12.415
1881	347	8.753	2.159	36.748	3.490.520	10.059
1882	348	8.707	2.411	39.385	3.770.936	10.836
1883	350	8.470	2.561	41.527	4.052.709	11.579
1884	350	8.378	2.667	40.338	3.225.979	9.217
1885	350	8.270	2.711	39.230	1.705.946	4.874
1886	350	8.222	2.589	39.311	1.755.316	5.015
1887	480	6.559	2.191	29.398	3.247.612	6.766
1888	482	7.200	2.255	30.907	3.700.714	7.678
1889	482	6.659	2.305	29.790	3.133.941	6.502
1890	484	6.517	2.498	30.137	3.382.808	6.989
1891	594	5.752	2.038	28.697	2.115.326	3.561
1892	635	5.613	1.753	25.667	904.547	1.424
1893	640	5.456	1.718	25.421	868.560	1.357
1894	700	4.827	1.647	24.821	384.145	549
1895	723	4.591	1.637	25.556	-458.300	-634
1896	723	4.682	1.813	27.889	43.499	60
1897	723	4.635	1.759	28.921	92.258	128
1898	723	4.921	1.779	29.532	- 2.502.067	- 3.461

Font: Pascual: *El ferrocarril a Catalunya*, i elaboració pròpia.

Salvant les distàncies i les magnituds de les operacions, la història dels Directes s'havia repetit amb pocs anys de diferència. Les mancances de capital disponible per a les copioses i temporalment extenses inversions en el sector ferroviari, juntament amb les discutibles gestions dels diferents equips directius, planaven en la penombra del túnel de l'Argentera.

A partir d'aquí, les dues grans companyies francoespanyoles que van sobreviure, MZA i Norte –que el 1891 havia absorbit la d'Almansa-València-Tarragona–, ho encararen una mica millor per als seus interessos: pactaren unes tarifes de respecte en lloc de competir a la baixa i actuaren com un verdader càrtel, bo i repartint-se el mercat peninsular, cosa que durà fins després

de la guerra, amb la definitiva nacionalització del sector i la creació de Renfe.

FRANCESC GUMÀ I FERRAN DESPRÉS DEL FERROCARRIL

A partir de la dimissió com a director-gerent de la Companyia dels Directes i de la fusió-absorció per TBF, sabem alguna cosa sobre Gumà mitjançant les cartes de Joaquim des de Cuba i de les que escriu a Sebastià quan un dels dos, normalment el pare, és absent de Barcelona.

En l'àmbit particular, aviat modifica la situació patrimonial i, després de desfer-se de les propietats locals que hem dit, a principis del 1887 ven les dues cases que tenia a l'Eixample, salda les hipoteques respectives,⁵⁸² abandona la casa d'Aragó, on



AUTOR DESCONEGUT / MFC - Fons LÍNIA VILANOVA-BARCELONA



FREDERIC BALLELL / AFB

A la imatge superior, ferroviaris als tallers de TBF a Vilanova el 1887. A baix, construcció de la doble via al túnel número 3 el 1912.

havia estat domiciliada la companyia ferroviària, i es trasllada a la ronda de Sant Pere, per on passa el tramvia de circumval·lació del qual és president de la Junta i Sebastià, el director,⁵⁸³ ja que, el mes de maig, el banc s'ha quedat amb la majoria del capital de la companyia.⁵⁸⁴ Posteriorment, es domiciliarà al carrer de Bilbao, al capdamunt de la via Laietana, que llavors tot just s'està obrint.

Professionalment, continua essent membre del Consell del Banc i, en nom d'aquest, es dedica també al negoci tramviàire. Era president del Consell de la Societat Catalana de Tramvies, en què també figuraven els parents Pere Pujol i Bonaventura Sans. En una carta de principis del 1888, mostra que porta les regnes del banc i Sebastià treballa a la comptabilitat: està escrivint la Memòria del banc per a la junta general i creu «que s'hauria de variar alguna cosa del balanç, ja l'ha passat als llibres?».⁵⁸⁵

Més endavant viatja a París, a parlar amb els directores de la Banque Parisienne, i reformulen alguns comptes,⁵⁸⁶ ja que tenen intenció de vendre el Tramvia de Circumval·lació a l'anglesa Barcelona Tramway Company, que representa Rómulo Mascaró. L'agost dona instruccions a Sebastià:⁵⁸⁷ ha de convocar els senyors Manuel Planas Vilaregut, Sandiumenge i Cabot a una junta a casa de Mascaró. L'octubre encara no s'han enllestit les negociacions⁵⁸⁸ i la Barcelona Tramway demana, primer, els plànols i, després, tota la documentació de la línia, de l'assegurança i de la concessió per acabar de decidir-se. Al Consell d'aquest tramvia també hi ha gent coneguda: Teodor Creus, Josep Gassó (principal accionista, suposadament en nom del banc), Isidre Puig, Antoni Soler, Josep O. Puig, Josep A. Benach, Pau Carbonell o Galo Ferret.

Comandant el banc, actua com a agent a Barcelona en les operacions a borsa i davant del Banc

d'Espanya,⁵⁸⁹ centrant l'operativa en els títols de Norte i les Orenses (Ferrocarril de Medina del Campo y de Orense a Vigo), sense que en cap cas apareguin operacions referents a TBF o MZA. Altrament, trampeja com pot els persistents problemes de tresoreria, que s'allarguen durant mesos –ja que no aconsegueix cobrar de l'Ajuntament de Gràcia, que els deu força diners–, segueix les concessions que han obtingut, bàsicament les tramviàries, i continua estudiant i intentant noves oportunitats de negoci. De tant en tant viatja a Madrid a interessar-se per alguna subhasta oficial. Fa l'efecte de ser un home de negocis total, no en bandeja de cap mena i analitza activitats empresarials de tota mena, atent a qualsevol ocasió, però no n'acabarà de trobar cap prou onerosa en aquesta etapa de la vida.

I sembla que Gumà manté una actitud dubitativa o vacil·lant respecte a alguns dels anteriors protagonistes de la història ferroviària, ja que a principis de març del 1888 viatja a Madrid i visita l'exposició de les Filipines, promoguda per Balaguer i inaugurada mentre aquest és ministre d'Ultramar. El ministre es queixa, ja que sembla que Gumà va ser a Madrid fa uns dies, que el va veure a l'exposició de Filipines, i no li ha dit res: «sàpiga que estic a les seves ordres. Li ho recrimino, a mi m'interessava parlar amb vostè i reitero la meva disponibilitat».⁵⁹⁰

Una nota de Gumà diu que «el 8 d'agost del 1888 es produeix la suspensió de pagaments de la fàbrica de merinos del carrer de l'Aigua, Samà, Bresca i Cia.,⁵⁹¹ de la qual era principal accionista Antoni Samà Urgellès, amb un passiu de 3,1 milions de pessetes. La fàbrica està en bon estat i pot produir els articles al mateix preu que a Roubaix, pot produir 800.000 metres anuals a mitja marxa; a tota marxa, 2.000.000 m/any».⁵⁹² El conveni fou

acceptat pels creditors uns mesos més endavant, però ja no tornà a aixecar el cap. Gumà acumulava dades i estudiava la seva viabilitat però no s'hi va ficar. El maig del 1890 moria l'esmentat Samà i els actius de la fàbrica es van subhastar per lots, sense que tornés a obrir.

El març del 1889 torna a ser a Madrid, ara interessat en un plec de condicions del ferrocarril per Canfranc i en la subhasta de llambordes per a la plaça de Catalunya.⁵⁹³ Al cap d'un any rep des de Roma el nomenament de Commendatore del Suo Ordine della Corona d'Italia en virtut dels mèrits com a membre del comitè barceloní per a l'erecció del monument a Cristoforo Colombo,⁵⁹⁴ per al qual l'havia nomenat l'alcalde, Francesc Rius i Taulet, de família originària d'Olèrdola.

Pocs dies més tard mor el germà Casimir. L'havien operat «del costat» el desembre anterior i no va acabar de recuperar-se. A partir d'aquí, Gumà es fa càrrec de la vídua i dels fills durant ben bé una dècada, particularment dels estudis i despeses extraordinàries.⁵⁹⁵ L'octubre del mateix 1890, i després d'un llarg plet, Gumà cobra 75.000 pessetes dels hereus de Bru Cuadros Vidal, el que l'havia substituït com a gerent de la Companyia dels Directes, quantitat que li devia des de la fallida operació de compravenda d'accions entre el 1881 i el 1886.

I no solament s'ocupa dels negocis del banc i de les concessions públiques. També continua enderiat en la rendibilitat de les mines de carbó al Baix Aragó, comprant una participació a les empreses Minas y Ferrocarril de Utrillas i Sociedad Hullera Española. Torna a encarregar al vell amic Cels Xaudaró alguns estudis respecte del tema,⁵⁹⁶ viatja a Terol i més endavant anuncia a Sebastià que «avui he conclòs la memòria sobre els ferrocarrils d'Utrillas, Samper i conques carboníferes

de Terol».⁵⁹⁷ El seu convenciment arribarà a fer que compri dues mines a la zona d'Escucha, a Terol, la *Se verá* el 1897 i la *Cristina*, de la qual obté la concessió el 1899, amb una superfície de 300.000 m² cadascuna, entre prospeccions i estudis en altres paratges. I escriu al també vell amic Claudi Planàs per oferir-li carbó per al consum de TBF, alhora que ja demana una rebaixa de tarifa per al transport del carbó en les seves línies.⁵⁹⁸ Respecte del tema, Xaudaró l'animarà a establir relacions amb Eusebi Güell per fornir de mineral aragonès la seva colònia tèxtil a Santa Coloma de Cervelló⁵⁹⁹ i, més endavant, a mantenir la vella rivalitat amb Planàs: «Ja sap que hi ha un estudi fet per Maristany per anar de Samper a Gargallo passant pels colls? Em sembla que és poc encertat i, a més, “el horno no está para bollos” i la companyia de Planàs no trobarà recursos per a aquesta obra».⁶⁰⁰ Finalment, el 1898, sembla que Gumà està determinat a obrir les mines de carbó que ha anat vetllant⁶⁰¹ i el mes de setembre ja carreguen carbó a Montalbán amb destí a Vilanova, a cal Marquès, per fer proves; Gumà n'està molt pendent, «que la Verge ens guiï i protegeixi en l'assumpte dels carbons, de les mines i el ferrocarril»,⁶⁰² escriu. Sebastià també viatja a Montalbán per seguir de prop les operacions. Al cap d'uns dies, aquest és a Montserrat i escriu al pare «Molt celebros l'arribada del primer carbó».⁶⁰³ Malauradament, la baixa potència calorífica del producte no compensava el possible estalvi en els costos de transport enfront del carbó anglès, ja que també calgué construir bastants quilòmetres de ferrocarril per dur-lo a Saragossa, i no ha transcendit que, als inicis de l'explotació, el rendiment d'aquestes mines fos gaire positiu,⁶⁰⁴ cosa que alguns tècnics ja posaven en dubte en aquell temps.⁶⁰⁵ Uns quants anys després encara



JOAN ARTIGUES CARBONELL / ANC - FONS JOAN ARTIGUES CARBONELL

demanarà a sant Antoni, que diu que és el seu patró, que afavoreixi la venda del projecte Utrillas-Samper i les tres mines que li queden a Escucha per acabar de liquidar aquest negoci.⁶⁰⁶ No ho aconseguirà.

Encara posarà el nas en altres sectors, com la neteja de la via pública a Barcelona, la importació de mel de Cuba o l'intent d'introduir les assegurances d'accidents al país. Vist l'ampli ventall de sectors pels quals mostra interès i en els quals arriba a intervenir, sembla prou evident que el dur sotrac ferroviari no va minvar les seves inquietuds ni el seu esperit d'empresa en qualsevol camp.

En paral·lel, sense donar gaires opinions públiques sobre els grans temes ferroviaris i les companyies del país, assisteix, silent, als avenços dels ferrocarrils de TBF en el seu camí cap a Saragossa. El 4 de setembre del 1890, un tren amb balast recorria per primer cop el túnel de l'Argentera i aviat es produïren les graduals inauguracions dels nous trams esmentats, primer fins a Casp,⁶⁰⁷ i després cap a Samper de Calanda i Saragossa, quedant finalment oberta la nova línia «directa» de Barcelona a Madrid el juliol del 1894.

El març del 1894, després de l'enèsim intent per cobrar de l'Ajuntament de Gràcia, Gumà constata que no tenen diners a caixa, que només ingressen els cupons de les accions. Malgrat això, encarrega quatre dotzenes de mones d'un ou a cal Caba, ja que és la Pasqua i cal satisfer els compromisos familiars.⁶⁰⁸

El 1895 torna als temes locals vilanovins impulsant a primers d'any una reunió a l'Ajuntament d'una comissió per reprendre les obres de prolongació de la rambla de la Pau, actuant de tresorer i continuant així un projecte que havia quedat adormit durant més d'una dècada. S'acordà obrir una nova subscripció pública per reprendre les

expropiacions.⁶⁰⁹ Mitjançant el banc, pare i fill també estan força involucrats en el projecte del pantà de Foix, que s'empeny aquells anys, i en la constitució de la comunitat de regants.

Posteriorment, transcendeix l'orgull de Gumà amb referència a la paternitat del ferrocarril vilanoví. El 1897, Xaudaró li contesta una carta: «Estimat amic, pot vostè quan vulgui enviar a buscar l'exemplar del projecte de ferrocarril de Vilanova i Valls que, sense demanar-ho, em va remetre el senyor Maristany, i que, per aquesta i altres raons, em creia perfectament autoritzat per conservar en el meu poder, sense sospitar que amb això havia d'ocasionar a vostè tan profund disgust».⁶¹⁰ Sembla que la paternitat del projecte podia ser compartida, però Gumà l'havia pagat. El projecte primigeni de la línia Valls-Vilanova-Barcelona es conserva actualment al Museu del Ferrocarril de Catalunya.

L'any 1899 hi ha una primera constància que un dels passatemps preferits de Francesc Gumà era pintar,⁶¹¹ tot i que ja havia anunciat aquesta possibilitat l'agost del 1886 en carta a Sebastià, ja esmentada. Ho feia a l'aiguada i a l'oli. Aquest mateix any també hi ha referència de la relació amb Narcís Oller, que vivia a la ronda de la Universitat, a prop de Gumà.⁶¹²

En repetits escrits durant el període 1892-1897,⁶¹³ el germà Joaquim va configurant des de l'Havana una interessant crònica del desastre cubà per a l'Estat espanyol. Recorda que els voluntaris espanyols van aturar les revoltes de l'anterior guerra evitant que es posessin al costat de les independències sud-americanes però que ara ells potser es posarien de la banda dels insurgents... «L'or surt cap als Estats Units o l'atresoren els particulars, els bancs cubans passen dificultats, no corre el diner i no es pot comprar res, s'aturen negocis, el sucre baixa a mínims [...] Els prohoms de l'autonomisme

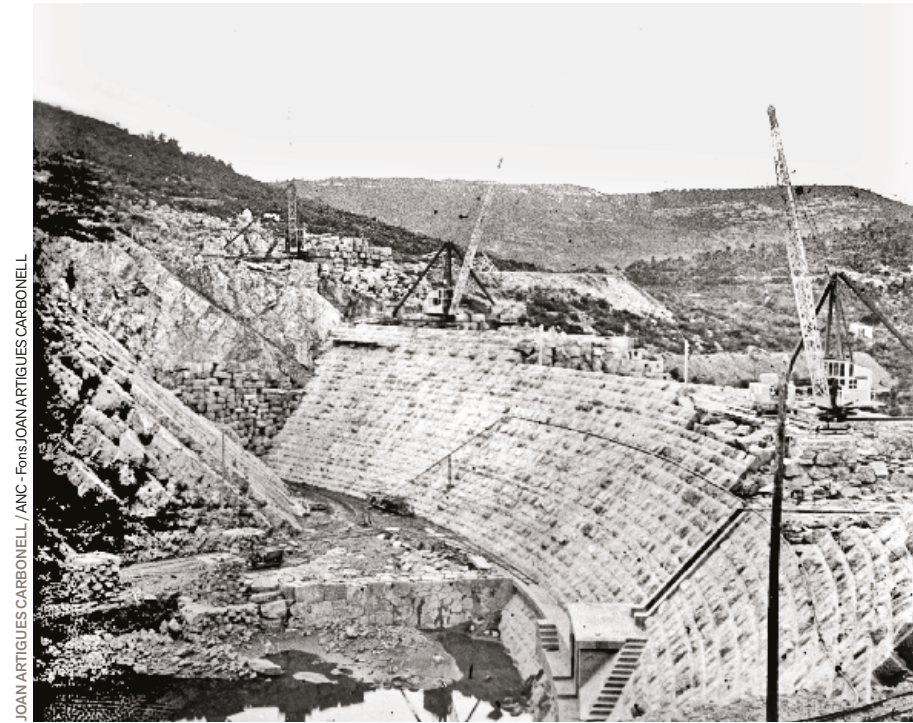
no tenen res a veure amb els de la revolució, és més, s'odien, ja que els interessos de Cuba i els d'Espanya són contradictoris [...] Sembla que els americans volen que el seu govern intervingui a Cuba i els insurrectes s'acosten a l'Havana [...] S'han carregat l'*ingenio* Diana [propietat del sogre Juan Soler], ho han cremat tot, la ruina del sogre i dels meus fills [...] Tenim el dilema Espanya/EUA, ja que la junta de negocis americana ha demanat la independència de Cuba; quan s'accepti, serà imminent la guerra Espanya-EUA, mentre que als militars ja els va bé la situació, tenen ascensos i recompenses, no els interessa la pau».

L'amic novaiorquès amb negocis a Cuba també hi dona la seva opinió: «EUA serà sempre una barrera per a Espanya. Els insurrectes cubans estan suportats pels americans. Aquí no hi ha ningú a favor d'Espanya, tot i que el govern mira de ser imparcial. A Cuba es produeixen 1,3 milions de tones de sucre i l'únic consumidor són els EUA, igualment el tabac i les fruites fresques, és a dir, que hi ha d'haver alguna mena d'acord».⁶¹⁴

Tres dies abans de la tragèdia del *Maine*, Joaquim escriu que «els ianquis van buscant un pretext per intervenir i sembla inevitable una lluita amb els EUA, únics causants d'aquest estat de coses».⁶¹⁵ Posteriorment diu:⁶¹⁶ «El cable us haurà informat de la terrible desgràcia ocorreguda al cuirassat americà *Maine*, sembla que la providència ha volgut abatre l'altivesa i mala fe dels ianquis. El van enviar només per excitar els ànims i l'esperança que s'originés un conflicte. Però els insurrectes diuen que el fet no és casual sinó intencionat per part del govern espanyol [...] Els EUA s'han proposat apropiat-se de Cuba i no perdonen mitjans, ara ajuden a la insurrecció i que Espanya es vagi dessagnant. La guerra entre les dues nacions és inevitable. Hi ha moments en què arribo a

pensar que ells mateixos han estat els autors, no comptant que la catàstrofe fos tan tremenda [Una investigació oficial americana realitzada el 1975 va concloure que es va tractar d'una explosió accidental] [...] Avui, Dissabte de Glòria, pot assegurar-se que les relacions entre els dos governs estan totalment trencades, els ambaixadors a Madrid i l'Havana tornen a casa, només queda lluitar. Si es tallen les comunicacions, tranquil·litza els meus fills [els havia enviat a Barcelona uns mesos abans], tinc 52 anys, no soc voluntari i no penso posar-me en res [...] Estem bloquejats per l'esquadra americana, que ha començat a capturar alguns vapors espanyols. Se suposa que demà, dia 25, començaran a bombardejar. Encara no sabem res de l'esquadra espanyola, arribarà tard [...] Sembla que la pau està concertada [...] Ja s'ha signat la pau i obert els ports cubans. Espanya perd Puerto Rico i Cuba i probablement Filipines, malament per a nosaltres [...] Estranyament, governen les autoritats espanyoles sense que sigui Espanya, no sembla que l'illa sigui de ningú [...] El dia 01/01/1899 es feu l'entrega de la plaça amb poca festa, alguna bandera cubana i més d'americanes, una independència sota control americà. Així el trago va resultar menys amarg per als espanyols. Hi ha hagut força seny, gràcies als ianquis, que han donat nous càrrecs a separatistes radicals, per atraure'ls. I ells es pensen que Cuba és lliure!».

Tornant a Vilanova, el 2 de juliol del 1900 mor el company de Gumà i soci de referència en l'epopeia ferroviària i bancària, Pau Soler i Morell. Al cap de pocs mesos, el 14 de gener del 1901, ho fa Víctor Balaguer, a Madrid, i el seu fèretre és transportat a Vilanova, on és enterrat. En poc temps van desaparèixer dos dels més fermes col·laboradors del nostre personatge en els principals afers públics que protagonitzà.



JOAN ARTIGUES CARBONELL / ANC - FOTIS JOAN ARTIGUES CARBONELL

A la pàgina 258, monument a Colom, 1915-1925. En aquesta pàgina, construcció del pantà de Foix, 1920-1930.

A principis del 1901, Sebastià Gumà i Surís és nomenat administrador del Banc de Vilanova en substitució de Josep Gassó, que plega per motiu de l'edat.⁶¹⁷ Sebastià es trasllada a viure a Vilanova, al mateix edifici del carrer de Sant Antoni on hi ha el banc, i a partir d'aquí les relacions epistolars entre pare i fill donen millor fe de les múltiples activitats i negocis que entre ambdós intentaven per al banc. Gumà n'era el verdader director i, malgrat la seva avançada edat, donava instruccions de negocis, de comptabilitat, validava balanços, tancament d'exercicis i documents importants, i «si Sebastià té algun dubte, que li preguntis». Molt ordenat i minuciós en l'explicació de les operacions i comptes, Gumà sembla un home condescendent, afegint sovint als escrits al fill «si no estic equivocant»;⁶¹⁸ en cap moment gasta la procacitat dels seus germans. El fill de Sebastià, Francesc Gumà Carreras, continuarà estudiant a Barcelona, a casa de l'avi.

Al cap de poc d'estrenar-se Sebastià en el càrrec, es produeix un desfalc per part del caixer del

banc, el senyor Pascual, per import de 83.210 pesetes. El jutge en decreta presó, però no el troben.⁶¹⁹

A finals d'any, l'alcalde Joan Braquer notifica a Gumà l'acord municipal de donar el nom de «Gumà i Ferran» a la plaça octogonal formada a la cruïlla de la Rambla «com a record als eminents serveis prestats per ell a la població i al seu embelliment».⁶²⁰ Va agrair-ho a correu seguit.

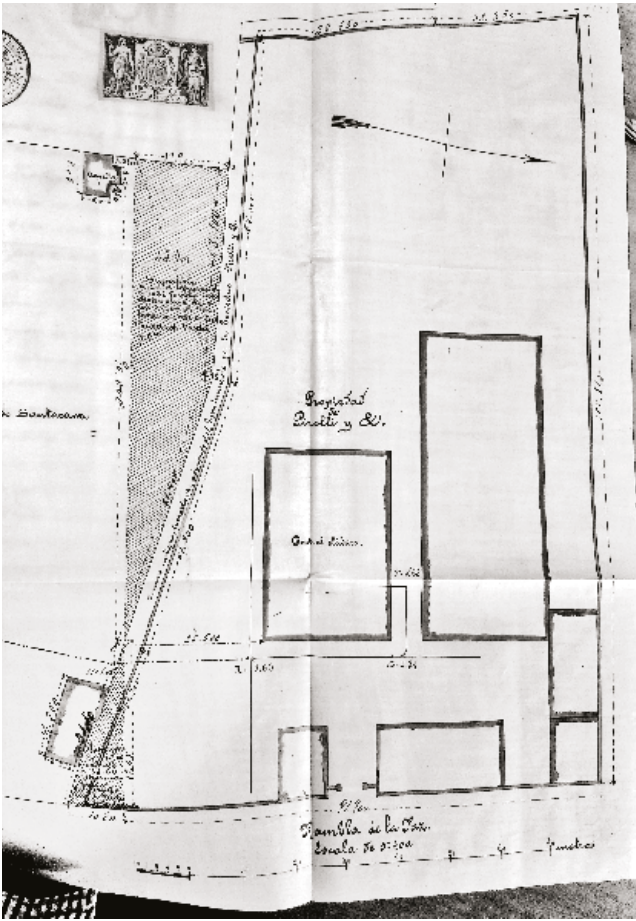
Prèviament, el 5 de setembre del 1901, Gumà protagonitzaria un nou fet que el duria un altre cop al primer pla de la història de la ciutat. Aquest dia té una important reunió al seu domicili de Barcelona, al carrer de Bilbao, 211, en què representa el Banc de Vilanova i a la qual el seu fill Sebastià, ja administrador, no ha pogut assistir, ja que té un malalt a casa i s'ha quedat a Vilanova. En acabar la reunió, escriu a Sebastià donant-ne algun detall:⁶²¹ «Hi ha assistit l'alcalde de Vilanova, Joan Braquer, i l'enginyer i apoderat de l'empresa [Pirelli], Vittorio Valdani. Amb els plànols de la vila i del terreny a la vista els he demostrat la facilitat

En aquesta pàgina, primer solar venut a Pirelli, a la rambla de la Pau, el 1901. A la pàgina del costat, a dalt, fàbrica Pirelli. A baix, bobines de Pirelli a

l'estació de Vilanova el 1925. A les pàgines 264 i 265, planta dels terrenys ferroviaris a Vilanova amb la nova rotonda i els tallers el 1922.

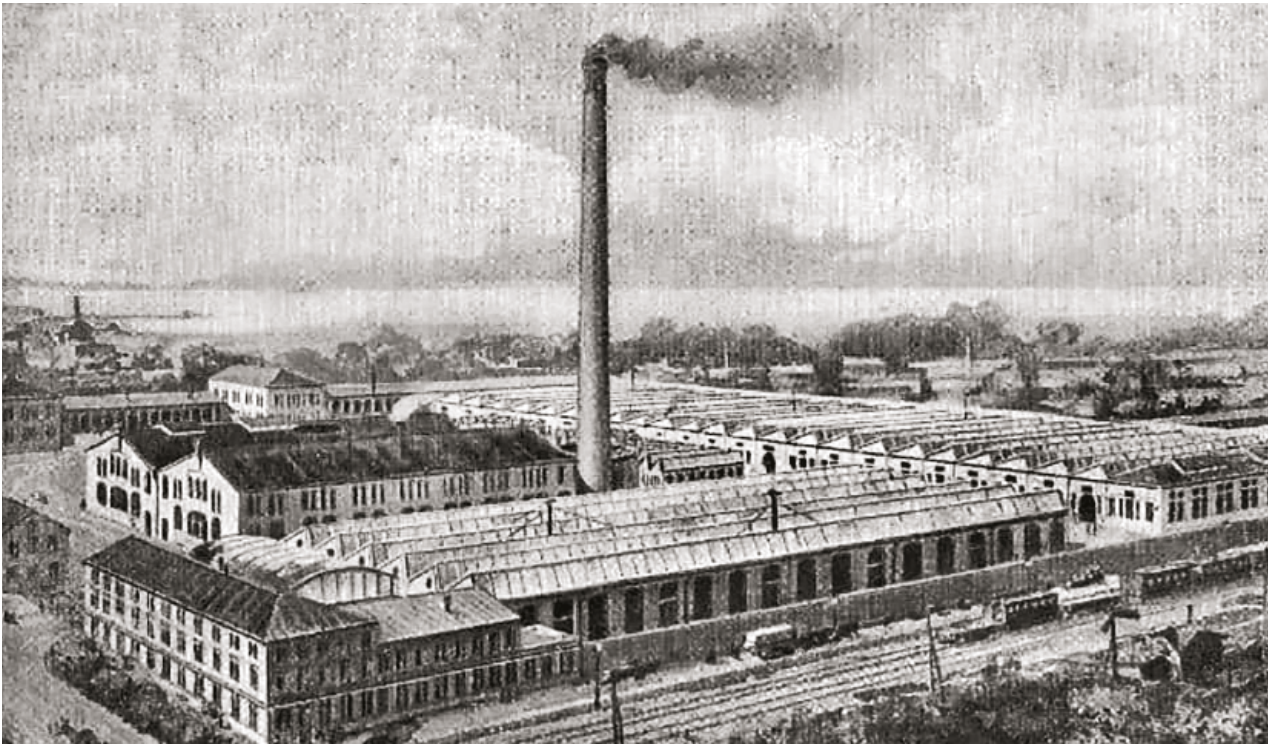
d'enllaçar-lo amb el moll de mercaderies [de l'estació] del ferrocarril i, per tant, no havien de regatejar les 45.000 pessetes que els demanava o, en tot cas, 40.000 en metàl·lic i 5.000 en accions, ja que desitjava que el banc en fos accionista. Han dit que no és possible, perquè el capital de l'empresa està tot col·locat. Al final hem quedat en 43.000 pessetes i despeses a càrrec del comprador. El banc es farà càrrec d'indemnitzar el pagès. Els he deixat el plànol perquè en facin una còpia i l'enviïn a Itàlia, i trucaran al senyor Pirelli, que és a Madrid. A l'enginyer li ha agradat saber que soc Commendatore de la Corona d'Itàlia i diu que es posaran immediatament a treballar. Ara veurem si el senyor Pirelli aprova el conveni. L'alcalde Braquer ha quedat content i ha ofert aprovar el projecte d'enllaç amb l'estació pel carrer de l'Àncora i disposar-se a treballar el tema amb la companyia tan aviat com presentin els plànols».

Amb referència a aquest fet, Raimon Soler escriu: «La Pirelli, que va valorar el fet de disposar de ferrocarril, es va instal·lar en uns terrenys propietat del Banc de Vilanova –un cop més, una intervenció de Gumà– que feien 13.500 m² i que eren a tocar de les vies del tren».⁶²² També esmenta la mateixa Pirelli: «Vilanova va ser el lloc escollit. Les raons per situar una fàbrica en aquesta localitat són, en part, ben clares. Hi va haver dos factors determinants que van fer decidir els industrials italians: d'una banda, a més de la proximitat del mar, l'existència de la línia del ferrocarril que travessava Vilanova i que havia de permetre el transport de productes cap als diversos mercats; i, d'altra banda, la notable tradició industrial de la localitat».⁶²³



AUTOR DESCONEGUT / ACGAF - Fons PROTOCOL NOTARI BASORA NIN

Albert Tubau⁶²⁴ en dona més raons: «La instal·lació de la Pirelli va resultar afavorida pel triomf dels proteccionistes, que induïren la imposició de forts aranzels a la importació de productes estrangers, com ara els cables elèctrics. També s'afavoria la repatriació de beneficis per part dels capitals estrangers. Diversos eren els requisits per a la determinació de la seva ubicació: bones connexions per mar i per terra, certa tradició industrial amb disponibilitat de mà d'obra i preus del sòl assequibles. Aquesta darrera qüestionava la idoneïtat de Barcelona, que hi afegia una notable conflictivitat social. A partir d'aquí Reus, Manresa, Mataró o Manlleu eren a la mateixa lliga que Vilanova i d'embarcador només n'hi havia a la capital del Maresme i a la del Garraf». Tubau destaca «la importància que Mataró, a part de ser més gran [20.000 habitants en aquell temps],



PIRELLY CIA. / ACGAF



AUTOR DESCONEGUT / Fons FRANCESC GIMÉNEZ NIN

Compañía de los ferrocarriles
de
MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

Red Catalana
SERVICIO DE VIA Y OBRAS

Línea de Valls a Villanueva y Barcelona

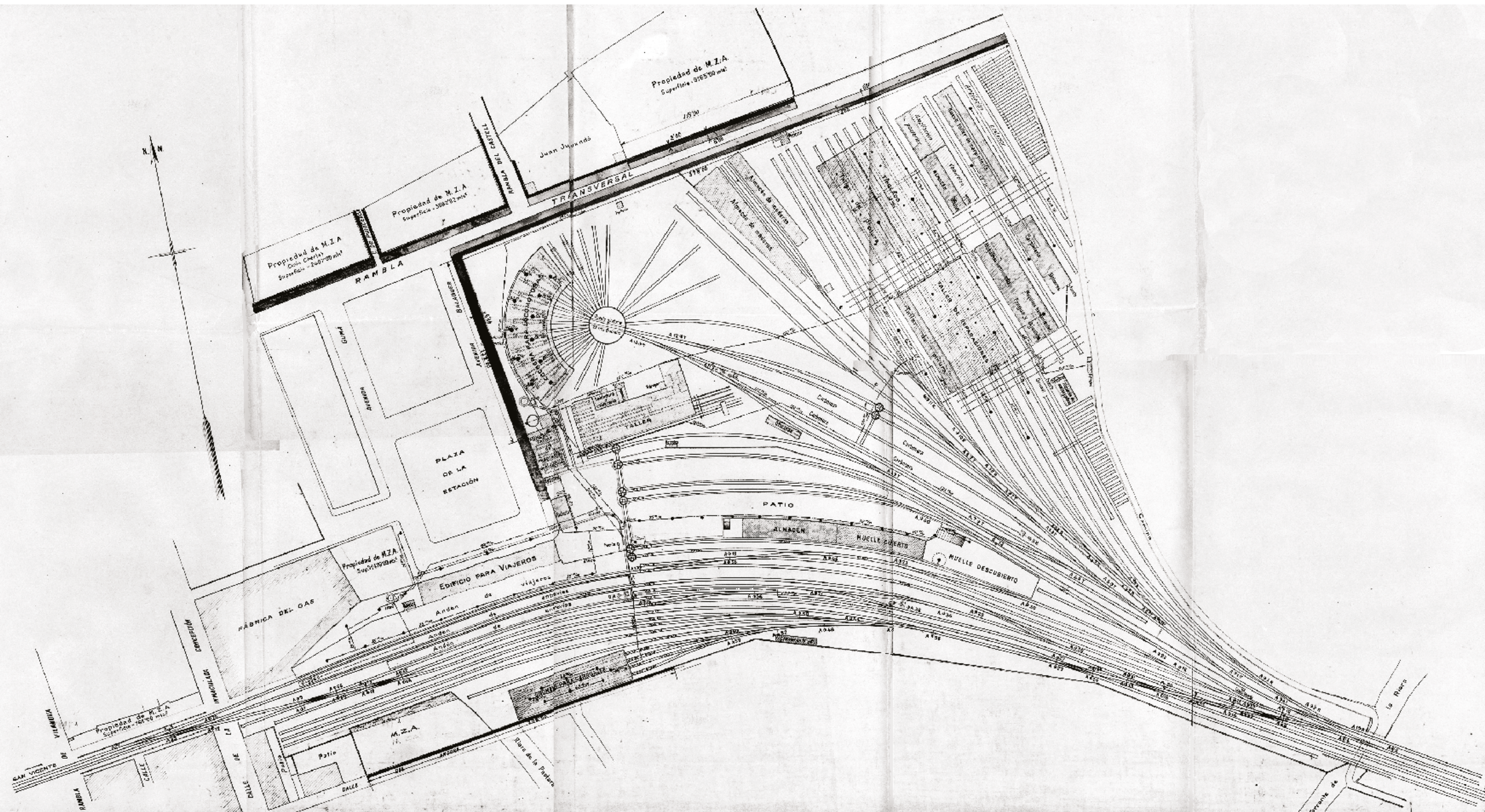
ESTACIÓN DE VILLANUEVA

Plano General

Escala de 1 por 1000

Barcelona
El Ingeniero Jefe de Via y Obras

Vº Bº
El Director General



MZA / MFC - Fons LÍNIA VILANOVA-BARCELONA

disposava de central elèctrica, cosa que, tot i els diversos projectes que es comentaven, no arribaria a reeixir a Vilanova fins al 1907 de la mà de Ricard i Cia. Així doncs, els responsables de Pirelli, els primers mesos del 1901, es dirigiren a Mataró, on els seus responsables municipals no sabien o no volgueren pactar amb els italians». També assenyala que, tret de la central a Milà, les factories de Pirelli eren a la costa.

I continua explicant: «el 17/08/01, el representant de Pirelli Sr. Valdani havia viatjat a Vilanova i, acompanyat de l'alcalde Braquer, visiten les velles instal·lacions de Bresca i Cia., la fàbrica de llana, a la cantonada amb el carrer de l'Aigua amb la Rasa Miquelet [la que Gumà havia estudiat feia tretze anys]. Els de Pirelli no quedaren complaguts ni per les dimensions ni per l'emplaçament de l'empresa».

L'endemà de l'esmentada visita al despatx de Gumà, tornem a seguir Tubau, «el dia 06/09/01 arriben novament els de la Pirelli essent rebuts a l'estació per l'alcalde Joan Braquer i l'arquitecte que havia de ser encarregat de la nova construcció, Josep Font i Gumà. Visitaren els terrenys i seguidament es traslladaren a les oficines del banc al carrer de Sant Antoni, on signaren l'acord de compravenda dels terrenys de 13.500 m² de superfície. La constitució de la societat Pirelli i Cia. s'havia fet pocs dies abans, el 04/09/01, amb un capital de 300.000 pessetes».

El cas és que, amb data 9 de setembre del 1901, davant del notari Joaquim Basora Nin, Sebastià Gumà, com a administrador del Banc de Vilanova, ven per 43.000 pessetes a Pirelli y Cía. els terrenys adquirits catorze anys abans a Pau Soler i Morell, d'11.900 m². Curiosament, el taló amb què va pagar Pirelli estava lliurat pel conegut Crédit Lyonnais. A aquests terrenys s'afegirien

l'any següent els permutats amb M. Roser Ricart i Marrugat i un sobrant de via pública comprat a l'Ajuntament per completar els 13.500 m² que s'esmenten en altres escrits.

Els terrenys havien passat a les mans del banc com a producte d'una escriptura de cessió atorgada per Soler i Morell el 1887⁶²⁵ «en pagament d'una major quantitat que devia al banc» i que, juntament amb un altre immoble i uns crèdits per cobrar, es valorava tot plegat en 240.000 pessetes, que Soler «dona per rebudes i aplicades». Segurament corresponien als ja comentats deutes al banc provinents de les pèrdues ocasionades per Pau Soler Romeu, el març del 1884, en les operacions amb les accions del pare i altres familiars. Hi figurava un «terreny tancat amb parets, amb dues cases, a la rambla de la Pau, 48 i 50, de superfície total d'11.900 m²», que havia comprat el 1854 i el 1859, que es valorava en 90.000 pessetes i corresponia a la parcel·la que ara el banc cedia a Pirelli. Així, el banc recuperava una part dels deutes que aquell havia generat tres anys abans, però ara, al cap de catorze anys, els venia per menys de la meitat. El negoci no fou pas rodó. I la venda a baix preu tant es pot considerar una generositat del banc o de Gumà en pro del futur de la ciutat per a la instal·lació d'una gran indústria, com una mostra del delicat estat de salut financera de l'entitat després de molts anys de crisi i la probable necessitat de generar liquiditat, o una mica de cada. Xavier Martínez⁶²⁶ esmenta la Memòria del Banc del 1901: «El preu de la venda representà una pèrdua de 7.749,79 pessetes sobre el valor d'aquests terrenys en el balanç de l'entitat, fet que no fou dramatitzat davant la depreciació que patien els valors immobiliaris d'una manera generalitzada a Vilanova». El saldo del compte d'immobles en els balanços del 1900

i del 1901 no permet corroborar aquesta afirmació de la Memòria.

A finals de la dècada del 1910, Pirelli va demanar a la direcció de MZA una «derivació particular», és a dir, una via que connectés l'estació ferroviària amb la factoria, per tal de facilitar el transport de mercaderies,⁶²⁷ cosa que els fou concedida més endavant.

La referida intervenció de Gumà en la ubicació de Pirelli fou el darrer fet de significació ciutadana que protagonitzà. Però, en paral·lel i anys a venir, va anar fructificant l'aprofitament dels vastos terrenys confrontants amb l'estació que VVB havia comprat al voltant del 1880. Si important va ser l'existència del ferrocarril i la particular situació de l'estació per a la ubicació de Pirelli, no fou gaire menor per a la implantació del Dipòsit i dels Tallers Ferroviaris a la ciutat.

Marín explica:⁶²⁸ «El Dipòsit de Vilanova es construeix el 1881, junt amb l'estació. Estava dotat de la nau del pont grua, per aixecar les locomotores [encara existent avui dia], un taller adjacent de reparacions, taller per als tènders, caldereria, carboneres, dipòsits d'aigua, magatzem, placa giratòria situada a la via d'enllaç del Dipòsit amb les vies de l'estació, local per al personal de Conducció, cotxeres per a carruatges, etc.». El 1913 es va preveure assignar al Dipòsit el servei dels trens de mercaderies de Barcelona a Tarragona i Móra la Nova, tant pel litoral com per l'interior, cosa que implicava l'assignació de 60 a 65 locomotores i la construcció de la rotonda característica de l'actual Museu que coneixem, amb la qual cosa es va substituir la vella placa originària per la nova de 23 metres de diàmetre, inaugurada el 1922. I més endavant:⁶²⁹ «La gran reserva de terrenys a tocar de les vies que va fer la VVB va facilitar la instal·lació d'uns importantíssims

tallers de reparació de vagons i cotxes de viatgers, que s'han mantingut al llarg dels anys amb diferents denominacions». El 1916, Eduard Maristany aprova el projecte constructiu. A finals del 1919 comunica que l'any següent s'hi hauran de muntar cinquanta cotxes que arribaran dels Estats Units i el 1922 es conclou aquesta feina mitjançant 200 agents dels Tallers.

Soler ens ho explica a *El ferrocarril i Vilanova*: «La possibilitat d'instal·lar els tallers va ser plantejada el 1904 pel Foment del Treball de Vilanova argumentant que hi havia terrenys de sobra. Sembla, a més, que el mateix Consell de la MZA ja ho tenia acordat. En aquest sentit, Eduard Maristany, que era el director de la Xarxa Catalana de l'MZA i el 1908 va ser el director general de MZA, hi devia jugar un paper destacat. Fins a l'any 1899, Vilanova comptava amb un dipòsit de màquines i uns tallers que ocupaven uns 55 treballadors i un cap, personal que, a més de mantenir i reparar les locomotores i el material al mateix dipòsit vilanoví, donava servei a les línies de Vilanova a Castelldefels, de Vilanova a Reus, de Roda a Picamoixons, de Sant Vicenç a Tarragona i de Sant Vicenç a Vilafranca. Tenint en compte els treballadors de l'estació, els de via i obres i els del dipòsit, podem considerar que, abans de la construcció dels tallers del Recorrido, amb prou feines s'arribava al centenar d'obriers ferroviaris a la capital del Garraf. El 1916 es comença a construir el Recorrido. L'any 1935 constaven al padró 609 treballadors del Recorrido [...] La gran onada d'immigració es produeix en el 1916-23. El màxim d'ocupats al Recorrido fou d'uns 800»⁶³⁰. La gran compra de terrenys que l'antiga VVB havia fet a la ciutat va començar a donar els fruits ben aviat i va agafar més embranzida a la dècada del 1920. Ha perdurat fins als nostres dies i la ciutat ha estat un enclavament

Quadre 34. Ingressos a l'estació de Vilanova, 1884-1935.
En pessetes del 1913

Any	Viatgers	Mercaderies	Total
1884	162.141	113.796	275.937
1885	134.054	141.586	275.640
1926	187.618	256.825	444.443
1930	187.786	305.956	493.742

Font: Soler: *El ferrocarril i Vilanova*.

ferroviari de primer ordre durant un segle.

Pirelli i els Tallers Ferroviaris van ser la gran palanca que ajudà la ciutat a recuperar-se de la llarga crisi iniciada el 1882, que perdurà fins entrat el segle xx. El ferrocarril ajudà a ubicar la primera i era un element imprescindible dels segons. La principal repercussió ciutadana d'ambdues instal·lacions fou la consistent i creixent creació d'ocupació, uns llocs de treball que esdevingueren de qualitat, clarament disruptius amb les feines a l'agricultura o a les fàbriques tèxtils de l'època.

Encara en el camp ferroviari, el 1904-1905 els diferents ajuntaments de la zona van promoure un projecte de ferrocarril que enllacés Vilanova-Vilafranca-Igualada-Calaf,⁶³¹ i que es movia en l'àmbit de la Diputació i del Ministeri de Foment. El punt culminant va ser la reunió a Vilanova el 15 de gener del 1905 entre diputats a Corts, provincials i diversos alcaldes dels tres territoris amb la voluntat que aquesta línia s'inclogués en el Plan de Ferrocarriles Secundarios.⁶³² Posteriorment, a partir del 2006, la Generalitat plantejaria el projecte de tren orbital, que no passaria per Igualada i que s'inclouria en el Pla parcial metropolità. En paral·lel al ferrocarril d'Igualada, durant els mateixos anys també es va reprendre l'acció pública amb vista al port, llargament aparcats.

Raimon Soler ens ofereix algunes dades de l'evolució futura del transport ferroviari a casa nostra.⁶³³ I comenta que, «excepte el primer any, en què els ingressos per viatgers a l'estació de Vilanova van ser superiors als del transport de mercaderies, durant la resta del període que va entre el

1885 i el 1935 la principal font d'ingressos de la companyia MZA a Vilanova va provenir de l'intens negoci que aportava el tràfic de mercaderies».

Tornant al protagonista de la història, a finals del 1907, Gumà, que té 74 anys, lloga una casa al carrer del Jardí de Vilanova i hi trasllada els seus efectes, incloent-hi l'arxiu ple d'estudis, memòries i projectes, i, finalment, juntament amb l'esposa Dolors, abandona el seu domicili a Barcelona⁶³⁴ i es traslladen a la ciutat. Dolors Soler i Morell moriria el 1910.

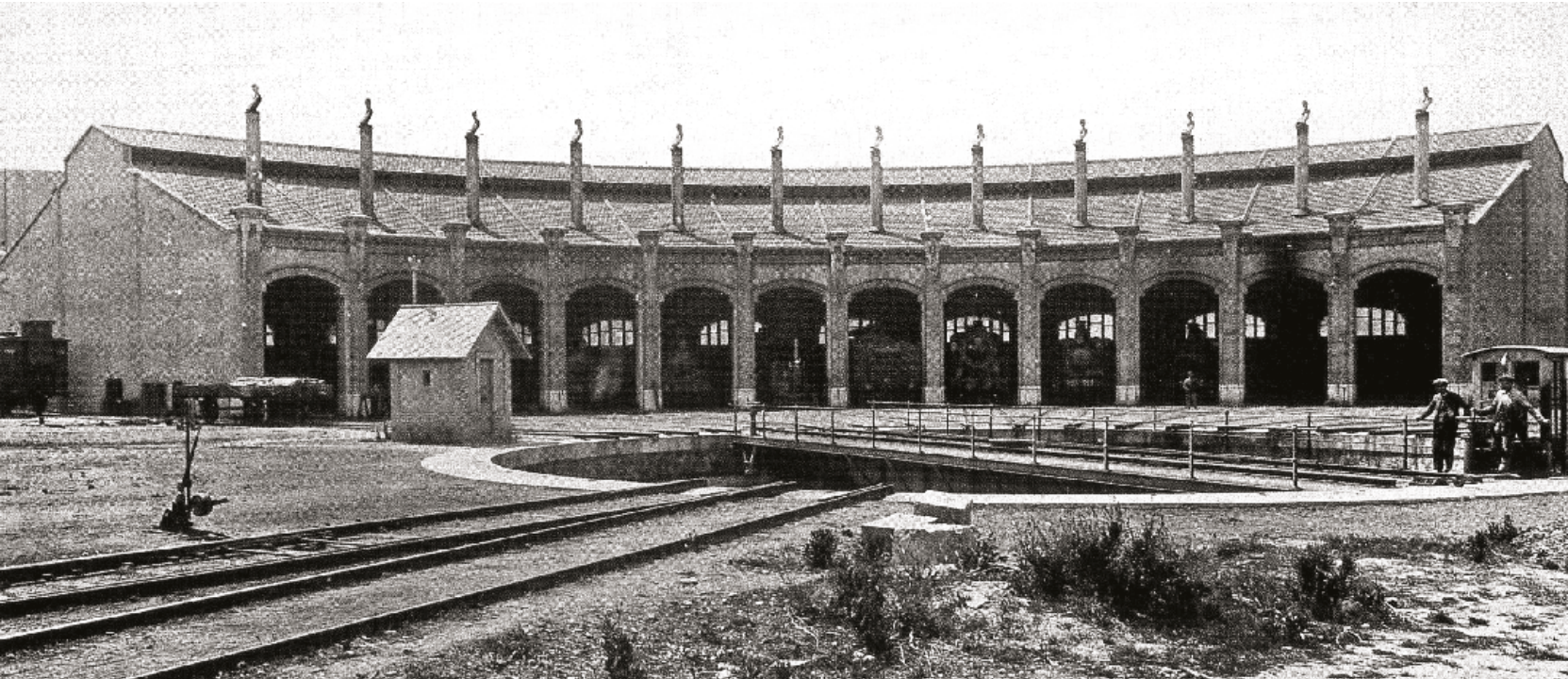
Gumà mor a Vilanova el 16 de desembre del 1912 al domicili del carrer del Jardí, 29, i és enterrat al cementiri de Vilanova al costat de la seva primera muller, Cristina Surís i Surís.

A l'inventari de béns *post mortem* destaquen els seus valors mobiliaris del Banc de Vilanova, de la Sociedad Hullera Española i de Minas y Ferrocarril de Utrillas, i un parell de mines de carbó a Escucha –*Se verá i Cristina*–, de les quals no es té notícia de cap rendiment. En canvi, tenia uns préstecs vius al Banc de Vilanova que gairebé es menjaven l'import dels valors esmentats. No tenia propietats immobiliàries de relleu, només algun terreny rústic d'escàs valor. L'actiu hereditari nominal pujava a 27.911 pessetes, tot i que es donaven uns valors a les mines esmentades que s'havien de demostrar. Comparat amb el llustrós patrimoni que exhibia quan tornà de Cuba, es pot ben bé assegurar que no es va fer ric ni amb el negoci ferroviari, ni amb el banc, ni amb cap altre dels negocis en què va prendre part a Catalunya.



R. BELLMUNT / ACGAF

En aquesta pàgina, a dalt, locomotores a la rotonda de Vilanova el 1972. A baix, la rotonda de Vilanova a la dècada del 1920.



AUTOR DESCONEGUT / MFC

La formació professional de Francesc Gumà i Ferran es forjà durant els vint anys que passà a Matanzas durant la seva joventut (1850-1871), vinculat al comerç colonial transatlàntic. També tingué responsabilitats en el món de l'arbitratge mercantil i de la banca, i es relacionà amb diverses problemàtiques ciutadanes i socials. El mateix va fer en les seves estades a Vilanova abans del retorn definitiu, on sovint es prodigà en iniciatives a favor de la ciutat. A una banda i a l'altra es mostrà capaç de liderar projectes i arrossegar col·laboradors. Alguns, com ell, eren gent que, de joves, emprengueren la gran aventura ultramarina sense l'èxit assegurat i es van haver d'espavilar de valent per sortir-se'n i no fracassar. A Cuba, els catalans que exploraven peripècies similars es dedicaven especialment al comerç i es relacionaven amb gent de diversos països, singularment dels Estats Units, i no solament feien negocis i tiraven endavant les empreses respectives, sinó que sovint s'empeltaven d'idees lliurepensadores i econòmicament liberals, menys conservadores i temoroses del fracàs que a Catalunya i Espanya, cosa que els dotava sovint d'alè emprendedor, ment oberta al progrés i capacitat de resposta enfront de l'adversitat, virtuts que els acompanyarien al llarg de la seva vida. Dels vilanovins que s'embarcaren i feren fortuna, el cas més clarividient de la necessitat perenne de connectar-se amb l'entorn, crear empresa i riquesa com a condició indispensable amb vista al futur, fou el de Gumà i Ferran.

El seu lligam més immediat, amb qui tracta amb freqüència per correu, és ideològicament conservador, però la multiplicitat de viatges a Nova York, Londres o París el fan entrar en contacte amb la modernitat i el relacionen amb cultures i economies més obertes i liberals que les nostrades. El cosmo-politisme, la capacitat de treball incansable, la passió per dedicar llargues hores a l'estudi de projectes complexos i la tenacitat a defensar-los fins al final l'ajuden a crear complicitats i transmetre optimisme a l'equip i a la població. Era prou després econòmicament per encapçalar subscripcions populars, moderat en les formes, meticulós, estalviador,

també especulador i atrevit, afable i familiar. Així, aviat encomanà als veïns l'entusiasme en el disseny de la ciutat, prenent notorietat en el dibuix del seu creixement, particularment en el debat sobre la Rambla i la planta ortogonal, i negociant directament el traçat del plànol de l'eixample, que agafà el nom d'Eixample Gumà. Tot plegat el portà a realitzar un diagnòstic sobre la vila i el seu avenir econòmic: calia ordenar el creixement urbà i projectar un futur que exigia necessàriament connectar els productes, el comerç i la indústria local amb el port de Barcelona mitjançant el ferrocarril, el mitjà més modern del seu temps.

Davant la inacció dels poders públics, incapaços d'arribar gaire més enllà d'intentar cobrir les necessitats bàsiques, o de les accions sempre a favor de determinades elits properes al poder –les que bastien les línies ferroviàries subvencionades– i que rarament es fixaven en demandes locals i perifèriques, Gumà proposava que l'empresa havia de reportar beneficis, combinant la prestació d'un servei públic necessari per a la ciutat, l'economia i el país, amb la rendibilitat del capital privat.

Heretà del seu pare la preocupació pels estudis i la cultura, interessant-se per l'aprenentatge de llengües estrangeres, cosa que intentà contagiar als seus fills, almenys al primogènit, i, de la mà de Balaguer, dotà també d'un vessant cultural les grans efemèrides acompanyant-les amb certàmens literaris, un fet gens desdenyable en una societat majoritàriament analfabeta: la pertinença al món de la cultura concedia la legitimitat necessària per influir en l'opinió pública i en la governança. El ferrocarril fou la gran metàfora que, a una velocitat mai vista fins llavors, carregat d'optimisme en el futur, traspassava fronteres, les debilitava i ajudava a compartir benestar, coneixements i fe en el progrés.

Gumà ja era una personalitat vilanovina prou popular i respectada quan el 1876 entomà en primera persona el repte de dotar la ciutat d'un ferrocarril de via ampla que la connectés directament amb Barcelona. Malgrat el fulgor enlluernador del projecte, el fervor popular que la iniciativa proporcionava i

el compromís assumit per una bona part de ciutadans, no aconseguí aplegar el capital necessari i hagué de travessar de nou l'oceà per demanar auxili als familiars i amics que havia deixat a Cuba. Malgrat que els principals prohoms de la ciutat s'apinyaren en el projecte i impulsaren Gumà i l'imprescindible Víctor Balaguer a fer-lo realitat, no tots els hisendats vilanovins van col·laborar en la mesura necessària i esperable per tirar endavant la colossal iniciativa. Probablement, per a alguns d'ells, Gumà era un nouvingut excessivament clarividient que havia acumulat patrimoni amb massa facilitat a les Antilles i que no culminaria el projecte.

Les dificultats per acumular el capital suficient eren evidents. A la pionera fàbrica de la Rambla feren falta tretze socis per reunir el primer capital i en la iniciativa carrilaire se'n necessitaven centenars. Els requeriments de cabals en la nova era ferroviària resultaven ser molt superiors als de l'expansió comercial per mar o als dels vapors tèxtils, i l'execució dels projectes i el rendiment de les inversions s'allargaven en el temps. La mateixa grandària de la nova empresa, la manca de suport d'alguns, els nombrosos problemes que es plantejaren i els bastons a les rodes posats per les companyies competidores sotraguejaren i feriren gairebé mortalment el projecte en diverses ocasions. Amb penes i treballs, Gumà les eludí una vegada i una altra, i es va veure obligat a solucions intrèpides i a renegar dels principis inicials de prudència financera. Provisionalment, en una etapa d'un gran creixement dels negocis, es beneficià d'una febrada especulativa que permeté inaugurar la línia en el que fou un gran triomf personal i de la ciutat, que ho festejà fastuosament com no s'havia vist mai.

En paral·lel, enardit per un entorn enfebrat i irracional, reblà el clau amb el fantasiós projecte de perllongar la línia fins a Madrid, arriscant-se en excés, imprudentment. Aviat, l'esclat de la gran bombolla produí una greu i profunda batzegada que s'ho emportà tot i va situar Gumà i la companyia enfront de la realitat, ajornant-se *sine die* les expectatives de recuperació i palpant el caire de l'abisme. A partir

d'aquí, ni l'energia del protagonista ni l'ús de noves fórmules financeres abans maleïdes podien res davant l'enorme projecte que ni Gumà, ni els socis, ni el país, eren capaços d'assumir; ningú del seu cercle en sortí indemne: vilanovins, barcelonins, vallencs o migrats a les Antilles. Els problemes es multiplicaren: acusacions de deslleialtat, intents d'aprofitar la crítica situació i ganes d'assenyalar un responsable d'haver arribat fins allí. Gumà dimití, però, en un gest de fidelitat al projecte, en el toc de campana aconseguí un pacte amb el gran rival que, malgrat no restituir als accionistes la important pèrdua de capital patida, permeté salvar els mobles i ampliar en poc temps la connectivitat de la ciutat més enllà de Barcelona i apropar les principals capitals.

Posteriorment, encara intentà propagar l'optimisme i la fe en diversos projectes empresarials, però l'esperit local, ell mateix i el seu entorn ja tenien la butxaca foradada. Estaven tocats per la por, i la confiança en el futur s'esvaí durant dècades. La desfeta havia estat de tal magnitud que ja no aconseguiria arrossegar els fidels a cap altre projecte col·lectiu; la seva estrella s'havia extingit. I, com en tota personalitat històrica, sovint hi ha aspectes fàcilment criticables i que s'apunten al passiu del protagonista: la parca claredat en l'exposició dels projectes i en el retiment de comptes, el personalisme en la direcció, la magra voluntat de compartir informació, el sigil amb afany de sorpresa o la fugida endavant amb audàcia financera, que no sempre foren del grat dels consocis.

Constatant la crisi secular de l'Erari, la permanentment raquítica inversió pública en nous traçats ferroviaris convencionals o els continuats i irresolubles conflictes polítics, la història sempre amagarà on hauria arribat la ciutat sense la il·lusió, l'encaparament, l'audàcia i l'aposta amb el seu patrimoni de gent com Francesc Gumà i Ferran, que arborà en primera persona la bandera per congrega els cabals i entusiasmes suficients per foradar el Garraf. Bastants hi perderen fortuna; la guanyaren Vilanova i el país.

NOTES BIBLIOGRÀFIQUES

- Han tractat aquest tema: DOMÈNECH I GIBERT, Josep M.; MARTÍNEZ I GUERRA, Montserrat. «Francesc Gumà i Ferran, un personatge per a una novel·la: "La febre d'or" de Narcís Oller». *Quaderns de Llengua i Literatura*. Vilanova i la Geltrú, primavera 1986. També COMAS, Montserrat. «Narcís Oller, Víctor Balaguer i “La febre d'or”». *Del Penedès*, 2006, núm. 13, p. 13.
- OLLER, Narcís. *La febre d'or*. Barcelona: Edicions 62, 1983, pàg. 82 –«Vosté i jo hem de dar l'exemple, no sols abocant-hi una bona cabassada»–, 109 i 117.
- SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio. *Ferrocarriles de las Antillas españolas 1830-1995. Cronología. Ficheros de empresas (nombre, datos técnicos y evolución kilométrica). Evolución quinquenal de la red. Cartografía*. CSIC, 1995.
- OLLER. *Op. cit.*
- FERRÉ ALBAREDA, Guillem (1980). Tesi doctoral *La febre d'or a Catalunya, 1881-82*. Facultat d'Economia i Empresa. Universitat de Barcelona. Apareix citat fent referència a una publicació de l'Institut d'Estudis Vallencs del 1968.
- Per la llista d'accionistes en la constitució de la companyia ferroviària i per carta de Gumà al fill Sebastià amb data 17/08/1899. Arxiu MGR.
- PASCUAL DOMÈNECH, Pere. *Los caminos de la era industrial. La construcción y explotación de la Red Ferroviaria Catalana 1843-1898*. Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona, 1999.
- PASCUAL DOMÈNECH, Pere. *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935). Una història de la seva explotació*. Vic: Eumo Editorial, 2015.
- TUBAU I GARCIA, Albert. *90 anys de Pirelli a Vilanova*. Vilanova i la Geltrú: Consell Comarcal del Garraf, 1993.
- MALUQUER DE MOTES, Jordi. «La inflación en España. Un índice de precios de consumo. 1830-2012» (2013). *Estudios de historia económica*, núm. 64.
- La fàbrica de la Rambla estava situada al nord del Mercat del Centre, aproximadament entre els carrers del Vapor, de Lleida i del Recreo.
- ALTADILL I GINER, Miquel. *Francesc Gumà i Ferran: Vilanova i la Geltrú (1833-1912): el somni del ferro-carril fet realitat*. Vilanova, 2003.
- Salaó de carn bovina que a l'època s'emprava per a l'alimentació dels esclaus negres.
- Carta de Josep Gumà, de Matanzas, a Sebastià Gumà i Soler, a Vilanova, 29/09/1828. Arxiu MGR.
- Carta de Joan Amell Carbonell, 13/12/1828. Arxiu MGR.
- Anotació a la contracoberta del seu llibre de comptes corrents, 1826-1856. Arxiu MGR.
- SOLER BECERRO, Raimon. *Emigrar per negociar. L'emigració a Amèrica des de la Comarca de Garraf: el cas de Gregori Ferrer i Soler, 1791-1853*. Vilanova i la Geltrú, 2003.
- SOLER, Raimon. «La Vilanova ultramarina i industrial: el paper dels indians en el bastiment d'una ciutat industrial», dins *Ultramar. Política de Víctor Balaguer i progrés per a Vilanova i la Geltrú*. Vilanova, 2000.
- Carta d'Antoni Carbonell a Sebastià Gumà, 28/09/1833. Arxiu MGR.
- Just feia cinc mesos que havia nascut l'hereu de Sebastià Gumà, Francesc, que serà el protagonista d'aquest escrit.
- Arxiu notarial de Vilanova. Notari Antoni Vidal i Ballester, protocol del 1833, escriptura del 26/08/1833, folis 150-152.
- Cartes de Josep, des de Matanzas, a Sebastià Gumà, 29/10/1833, 27/09/1834 i 28/11/1836. Arxiu MGR.
- Vegeu SOLER. *Emigrar per negociar... Op. cit.*
- NADAL, Jordi; RIBAS, Enric. «Una empresa cotonera catalana, la fàbrica “de la Rambla”, de Vilanova, 1841 -1861» (1974). *Recerques: història, economia, cultura*, núm. 3.
- Carta de Gregori Ferrer a Sebastià Gumà, 02/01/1837. Arxiu MGR.
- Carta de Magí Casañes i Pascual, des de Sitges, a Sebastià Gumà, 18/06/1841. Arxiu MGR.
- SOLER, Raimon, citant CARRERAS; PASCUAL; REHER; SUDRIÀ. *La industrialització i el desenvolupament econòmic d'Espanya*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1999.
- Arxiu notarial de Vilanova. Notari Josep Marrugat, protocols del 1838/1843, escriptura del 18/05/1839, folis 22-24.
- Sebastià Gumà i Soler, llibre de comptes corrents a partir del 20/07/1826, foli 51. Arxiu MGR.
- Josep Ferrer i Vidal (Vilanova, 1818 - Barcelona, 1893), important industrial tèxtil (fàbrica de la Rambla, de Mar i de Sant Martí de Provençals) que el 1852 implantà la fabricació de gas, servei que contractà amb l'Ajuntament de Vilanova per a llenlumenat públic. Format a la Junta de Comerç, fou diputat a Corts pel districte de Vilafraanca quan Vilanova hi pertanyia i posteriorment per Barcelona, i també senador. Intervingué a Barcelona en la creació del Fomento de la Producción Nacional i del posterior Instituto del Fomento del Trabajo Nacional, entitats de les quals fou president. Teoritzà sobre l'art de filar i teixir el cotó, i sobre el proteccionisme, del qual fou un fervent defensor, amb intervencions públiques de tota mena, obtenint el triomf de les seves idees en la Llei aranzelària del 1891. Fou directiu de la Caixa d'Estalvis i Mont de Pietat de Barcelona. A Vilanova participà en nombroses iniciatives ciutadanes que afavoriren la ciutat mitjançant les seves gestions. Segons alguns historiadors, juntament amb Gumà i Balaguer, foren les figures capdavanteres de la Vilanova del segle xix. Informació més detallada a PUIG. *Diccionari biogràfic de Vilanova i la Geltrú*. Vilanova: Ajuntament de Vilanova, 2003, i a SOLER BECERRO, Raimon. «Josep Ferrer i Vidal, industrial, empresari i burgès (1817-1893) (2006)». *Estudis històrics i documents dels arxius de protocols*, núm. 24, pàg. 275-316.
- Carta de Ramon Milà de la Roca, des de Barcelona, a Sebastià Gumà, 28/12/1839. Arxiu MGR.
- GARCIA BALAÑÀ, Albert. «Els altres "misteris" de Vilanova: treball i política a la primera industrialització vilanovina (1851-1871)», dins *Ultramar. Política de Víctor Balaguer i progrés per a Vilanova i la Geltrú*. Vilanova, 2000.
- MARTÍ I MARTÍ, Casimir. *Vilanova i la Geltrú 1850-1975*. Volum I. Vilanova i la Geltrú: El Cep i la Nansa, 1997.
- Per a un major detall de levolució de la vinya a la comarca, vegeu VIRELLA i BLODA, Albert. *De quan Vilanova i la Geltrú era un empori del vi*. Vilafranca del Penedès: Museu del Vi, 1979.
- La fàbrica de Mar estava ubicada al capdavall de la rambla de la Pau.
- VIRELLA I BLODA, Albert. «Indústries vilanovines. La fàbrica de la Rambla». *Diari de Vilanova*, 04/06/1949.

- Cartes de Ramon Milà de la Roca, des de Barcelona, a Sebastià Gumà, 26/01 i 23/03/1843. Arxiu MGR. Tot i que Nadal i Ribé ho situen en la contracta del 1844.
- Arxiu notarial de Vilanova. Notari Ramona i Mayner, protocol del 1844, escriptura del 10/02/1844, folis 46-50.
- Cartes de Joan Domènech, des de Barcelona, a Sebastià Gumà, 18/09/45 i març del 1846. Arxiu MGR.
- Carta de Josep Ferrer i Vidal, des de Vilanova, a Sebastià Gumà, a l'Espluga de Francolí, 21/07/1846. Arxiu MGR.
- Carta de Josep Ferrer i Vidal, des de Barcelona, a Sebastià Gumà, 01/10/1846. Arxiu MGR.
- NADAL; RIBAS. *Op. cit.*
- MARTÍ, Casimir. *Op. cit.*
- FREIXA OLIVAR, José M. *Anales de Villanueva y Geltrú, 1850-1880*. Vilanova i la Geltrú: Centre d'Estudis de la Biblioteca Museu Víctor Balaguer, 1959.
- SOLER. *Emigrar per negociar... Op. cit.*
- El 1844, Joan Samà va comprar els magatzems de la platja a Josep Anton Cabanyes i Ballester, que desistí de continuar el comerç vinícola de la que una vegada fou la florent casa Fuster-Cabanyes, que ja a finals del segle xviii exportava xarel·lo fins a Sant Petersburg. VIRELLA I BLODA, Albert. *De quan Vilanova era... Op. cit.*, pàg. 222-223.
- Segons Ernest Lluch i Martín, l'Institut Barcelonès havia estat fundat per l'Ajuntament de Barcelona, era cons-titucional i laic, i emparat per la Junta de Comerç. Tesi doctoral «El pensamiento económico en Cataluña entre el Renacimiento económico y la Revolución Industrial: la irrupción de la escuela clásica y la respuesta protec-cionista». Barcelona: Facultat d'Economia i Empresa. Universitat de Barcelona, 1970.
- L'institut estava qualificat de col·legi de primera classe, agregat a la Universitat. Arxiu MGR.
- Carta de Josep, des de Matanzas, a Sebastià, 08/10/1848. Arxiu MGR.
- Cartes de Francesc Gumà, des de Matanzas, al pare Sebastià, 03/11/1849 i 07/01/1850. Arxiu MGR.
- Carta d'Antoni Font, des de Vilanova, a Gumà, a Matan-zas, 17/05/1850. Arxiu MGR.
- VILÀ I GALÍ, Agustí M. *Pilots, carrilaires i tapers. Els Pujol de Lloret i els Gumà de Vilanova*. Santa Coloma de Farners: Institut d'Estudis Penedesencs, 1993.
- Nota de Gispert, Soucheiron y Cía., des de Vilanova, a Gumà, a Matanzas, 31/12/1857. Arxiu MGR.
- NADAL I RIBES. *Op. cit.*, quadre 5.
- Carta de Marina Ferran de Gumà (ella signa Marina Gumà), des de Vilanova, a Gumà, a Matanzas, 02/02/1858. Arxiu MGR.
- ALTADILL. *Francesc Gumà... Op. cit.*
- COROLEU, Josep. *Historia de Villanueva y Geltrú*. Vilanova i la Geltrú: reedició d'El Cep i la Nansa, 1979, pàg. 362 i següents.
- VIRELLA. *De quan Vilanova... Op. cit.*
- GARÍ SIUMELL, Fra Josep A. *Descripción e historia de la villa de Villanueva y Geltrú desde su fundación hasta nuestros días*. Vilanova i la Geltrú: Joan Rius y Villa, editor, 1963.
- Diari de Vilanova*, 03/05/1896.
- Cartes de Joaquim i Casimir a Gumà, a Vilanova, setembre del 1865.
- Carta de Manuel Carreras, des de Vilanova, a Gumà, a Vilanova, 16/11/1865. Arxiu MGR.
- Cartes de Josep Masip, de Barcelona, a Gumà, a Matan-zas, 25/10/1869. Arxiu MGR.

- Carta de Rafael Padró, des de l'Havana, 23/05/1870, i de Masip, des de Barcelona, 25/05/1870, a Gumà, a Matanzas. Arxiu MGR.
- Aleix Soujol Manite fou un industrial, fill d'Estanislau Soujol, d'origen francès i vei de Barcelona, que havia fet fortuna amb la fabricació de tubs d'acer especialment embetumats per a la conducció d'aigua i gas. Les activitats de l'empresa paterna Soujol y Cía. portaren el fill Aleix a viatjar primer a Cuba i posteriorment a l'Amèrica del Nord, on segurament coneixeria aquest sistema de transport. El 1869 s'atorga a Aleix Soujol i Eduard Viada la primera concessió de tramvia a Barcelona, la línia que connectaria les Drassanes amb la vila de Gràcia amb tracció animal. L'any següent, Soujol comença les obres i l'estiu del 1872 inaugura la línia. Posteriorment, comença a actuar amb la raó social Barcelona Tramways (on també seria Gumà) i altres companyies creades per a la gestió de les diferents línies. Seria el major concessionari i promotor de les línies tramviàries a Barcelona.
- Emilio Puig era un barceloní establert a Nova York que mantenia negocis amb Cuba i Espanya formant compa-nyia amb el mateix Gumà i Casimir. Era un dels interme-diaris en la compra de cotó als Estats Units i, anys a venir, també seria el contacte americà que facilitaria els vagons i locomotores americans al ferrocarril vilanoví, entre d'altres productes.
- Carta de Joaquim Gumà, des de París, a Gumà, a Matan-zas. Arxiu MGR.
- Cartes de Joaquim Gumà, des de Madrid, 12/10/1870, i des de Vilanova, 04/12/1870, a Gumà, a Matanzas. Arxiu MGR.
- Carta de Manuel Carreras, Josep Masip i Bonaventura Sans, des de Vilanova, a Gumà, a Matanzas, 24/12/1870. Arxiu MGR.
- Llibre de caixa de Gumà a Matanzas. Arxiu MGR.
- Els citats *Los caminos...* i *El ferrocarril a Catalunya...*, i l'article «Èxits i fracassos de la lluita de Vilanova pel ferrocarril», dins de *Des de l'andana de Vilanova i la Geltrú. 125è aniversari de l'arribada del ferrocarril 1881-2006*. Barcelona: Lunverg Editores, 2006.
- El líder de la companyia i de la família era Manuel Girona i Agraŀel (Barcelona, 1817, o Tàrraga, 1818 - Barcelona, 1905). Va ampliar l'empresa del pare, Ignasi Girona i Targa, fent operacions de crèdit i fundant i dirigint el Banc de Barcelona el 1844. El 1876 participà en el Banco Hispano Colonial. En el camp ferroviari també intervingué en el ferrocarril de Manresa a Guar-diola de Berguedà. L'any 1886 va ser el primer president de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació. També es va dedicar a la construcció i el finançament del Canal d'Urgell, a la Companyia General de Tabacs de Filipines i a altres empreses. L'any 1876 fou nomenat al-calde de Barcelona; també fou diputat per la Seu d'Urgell, senador i senador vitalici pel Partit Liberal Conservador.
- PASCUAL. *Los caminos de la era industrial...*
- PASCUAL. *Èxits i fracassos... Op. cit.*
- FERRER I PUMARETA, Jordi. *El traç del progrés. Els fonaments cartogràfics del procés d'eixample urbà de Vilanova i la Geltrú a la segona meitat del segle xix*. Vilanova i la Geltrú: Institut d'Estudis Penedesencs - Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, 2011, pàg. 81.
- VIRELLA. *L'aventura ultramarina... Op. cit.*, pàg. 134.
- Navarres, arrelat a Barcelona, havia estat governador d'aquesta ciutat (1854), ministre d'Hisenda (1855),

- protagonista de la Llei de desamortització i autor del *Diccionari geogràfic-estadístic-històric d'Espanya i les seves possessions d'Ultramar*, que li donava prestigi intel·lectual. Polític professional, era correligionari de Balaguer en el Partit Progressista i acostumava a sortir escollit per Barcelona. Per assegurar-se'n bé, el 1859 també es va presentar per Igualada. No va ser elegit, però va prendre consciència de la problemàtica comunicativa de la comarca i es va interessar en el fet que connectés amb Sant Sadurní. Això el portà a donar suport a la línia Martorell-Tarragona amb l'obligació que aquesta col·la-borés mitjançant la compra d'accions de la companyia que hauria de construir el ramal Igualada-Sant Sadurní, cosa que no es produí.
- Al cap dels anys, el 1897, en la resolució d'un conflicte interposat pel constructor de la línia de Tarragona a Martorell, José Calveras, se'videncià que la reina Maria Cristina de Borbó era accionista de la companyia de Martorell, donant cobertura a les veus que a la dècada del 1860 suposaven que aquest fet feu tombar la balança. El 1898, la futura TBF hagué de pagar 75.000 pessetes als hereus de la reina a conseqüència del plet. PASCUAL. *El ferrocarril a Catalunya. Op. cit.*, pàg. 182.
- GARCIA BALAÑÀ. «Els altres "misteris"... *Op. cit.*
- A Espanya, arran de l'Informe Subercase, per reial ordre del 1844, l'ample de via va quedar fixat en 1,672 metres amb la finalitat d'aconseguir velocitats més elevades, encabint calderes més amples en el si de la locomotora i maximitzant el diàmetre de les rodes sense perdre estabilitat. El 1846, el Parlament Britànic va acordar la mesura d'1.435 metres per al seu territori, que s'acabaria convertint en l'ample internacional. UBALDE, Luis. *El fer-roccarril de la rodalia de Barcelona*. El Papiol: Efadós, 2020, pàg. 27-29.
- PASCUAL, Pere. *Los caminos... Op. cit.*.
- PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.*, pàg. 180-3.
- BARQUIN, Rafa. *El fracaso de un negocio «bueno desde todas las faces». El ferrocarril de Barcelona a Zaragoza*. Comunicació al IV Congreso de Historia Ferroviaria. Màlaga, 2006.
- https://www.spanishrailway.com/
- PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.*
- Una anàlisi aprofundida d'aquest procés la podem trobar a NADAL OLLER, Jordi. *El fracaso de la Revolución in-dustrial en España, 1814-1913*. Barcelona: Ariel, 1975.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás. *España hace un siglo: una economía dual*. Barcelona: Ediciones Península, 1968.
- PASCUAL. *Op. cit.*
- D'aquesta teoria també en bevia Gumà, que teoritzaria en contra del finançament mitjançant obligacions.
- Per un major detall de levolució borsària a Barcelona en aquest període, vegeu HORTALÀ I ARAU, Joan. «Crisis y auges en la Bolsa de Barcelona: 1830-2006» (2006). *Cuadernos de Economía*, vol. 29.
- PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.*
- Libre de balanços de Francesc Gumà i Ferran. Arxiu MGR.
- Segons aquest llibre, la participació en les companyies Tramvies de Barcelona a Sants i Sant Andreu i Barcelona Tramways Company Limited s'inicia el maig i el juny del 1873 amb quantitats modestes.
- Gràcies als treballs de Raimon Soler (*Emigrar per nego-ciar*) i Martín Rodrigo Alharilla (*Indians a Catalunya*)

- podem comparar el capital de Gumà importat de Cuba amb el d'altres *americanos* de l'època, que queden reflec-tits en els actius hereditaris a la seva mort (en pessetes): Pelegrí Marqués Torrents, 1862, 1.872.526 / Joan Samà Martí, 1865, 3.497.825 / Francesc Font Parés, 1876, 649.911 / Isidre Marquès Riba, 1881, 325.391 / Salvador Raldiris Carbó, 1884, 478.609 / Josep Baró Gibert, 1885, 474.061 / Salvador Samà Torrents, 1866, 4.223.995, he-rència del seu pare Josep Samà Mota. (Rodrigo Alharilla).
- Carta d'Emili Puig, des de Nova York, a Francesc Olivé Alsina, a Barcelona, 01/08/1871. Arxiu MGR.
- Cal ponderar que la primera importació de petroli per a usos energètics a Espanya està registrada el 1870. *Esta-dísticas históricas de España: siglos xix y xx*. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.
- RODRIGO ALHARILLA, Martín. *Indians a Catalunya: capitals cubans en l'economia catalana*. Barcelona: Fundació Noguera, 2007. Estudis, 36, pàg. 284.
- Aquesta quota líquida correspon a un producte anual impossible de 18.655 pessetes i ja figurava pels mateixos imports en el padró del 1878 per un total de quatre finques a l'Eixample. En el padró del 1882-1883 ja només figuren dues finques. Segons el tom II del padró del 1886-1887, Salvador Samà i Torrents havia multiplicat per quatre el producte impossible de l'any 1880. El tom I, en què podria figurar Gumà, no ha transcendit. Secció 8a Hisenda, contribució territorial Barcelona, Urbana, Eixample, llibres TER-B-170, 178, 190 i 195. Arxiu de la Corona d'Aragó, Barcelona.
- DE RIQUER, Borja. «Burgesos, polítics i cacics a la Catalunya de la Restauració» (1985). *L'Avenç*, núm. 85, pàg. 27.
- 100 Cartes de Joaquim a Gumà, 14 i 15/07/1887. Arxiu MGR.
- Cartes de Xaudaró a Gumà, ambdós a Barcelona, 3 i 12/09/1872. Arxiu MGR.
- FERRER. *El traç... Op. cit.*
- Carta de Gumà, des d'Eaux-Bonnes, a Víctor Balaguer, a Madrid, 14/08/1874. BMVB.
- Recurs al Consell d'Estat. Presentat per Manuel Alonso Martínez, en nom de Gumà, amb data 12/6/1876. Manuscrit a BMVB.
- Gaceta de Madrid*, 17/01/1869. Pot veure's una seqüència detallada del projecte a http://railsiferradures.blogspot.com/2018/02/alejo-soujol-manitte.html.
- La biografia més extensa de Xaudaró és de Francisco Javier Rodríguez Lázaro i José María Coronado Tordesi-llas, «Semblanza de Celso Xaudaró Rovira, 1832-1907», dins de la reproducció facsimil del *Proyecto de pantano y riegos del Bullaque*. Ciudad Real: Universidad de Castilla-La Mancha, 2018. En aquesta semblança es fa un profund estudi sobre la idoneïtat de tractar Xaudaró com a enginyer.
- Amb data 29/09/1861. FERRER. *Op. cit.*
- COROLEU. *Historia de Villanueva... Op. cit.*
- Llibre de balanços de Francesc Gumà. Arxiu MGR.
- XAUDARÓ ROVIRA, Cels. *Ferro-carril económico de Villanueva y Geltrú a Barcelona por la costa 1872*. Exemplar manuscrit. BMVB.
- FERRER. *Op. cit.*, apartat 7.3.2.
- Carta de Manuel Girona i d'altres a Gumà, 01/06/1872. Arxiu MGR.
- 113 Cartes de Manuel Carreras a Gumà, 17 i 20/01/1872. Arxiu MGR.

- 1 2 FRANCESC XAVIER LLUCH I RAFECAS (Vilanova, 1818 - Barcelona, 1889). Llicenciat a l'Escola Industrial de Barcelona, s'especialitzà en enginyeria mecànica a París i en ciències exactes a la Universitat de Barcelona. Treballà en una empresa de ferrocarrils de Manchester, on romandria un parell d'anys. Fou un dels responsables del projecte de Ferrocarril de Barcelona a Sarrià, inaugurat el 1863, fet que compaginava amb l'ofici de mestre a Vilanova. Col·laborador de Balaguer des de la seva primera presentació electoral el 1869, el posà al corrent dels principals problemes locals i el presentà a la burgesia vilanovina. El 1875 fou comissionat per l'Ajuntament per al projecte del port. També col·laborà amb la carretera de les Costes i, com a enginyer, amb la Companyia dels Ferrocarrils Directes. PUIG ROVIRA. *Diccionari...*. *Op. cit.*
- 1 2 Carta de Lluch a Gumà, 04/11/1872. Arxiu MGR.
- 1 2 3 Cartes de Carreras a Gumà, 17 i 18/11/1872. Arxiu MGR.
- 1 2 Balaguer ja havia estat elegit diputat pel districte de Manresa, que abastava fins a Vilanova. A partir del 1871 serà escollit ininterrompudament pel de Vilanova fins al 1889. PUIG ROVIRA. *Op. cit.*, pàg. 39.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer, 30/12/1872. BMVB.
- 1 2 Diverses cartes de Gumà Hnos. a Gumà de la tardor del 1873 i de principis del 1874. Arxiu MGR.
- 1 2 Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. Expedient de concessió de la línia Valls-Vilanova-Barcelona. Capsa 25/28481.
- 1 2 *Butlletí Oficial de la Província* del 25/03/1874.
- 1 2 Article de *Lloyd's*, 30/03/1874. Arxiu MGR.
- 1 2 *Diari de Vilanova*, 24/06/1874.
- 1 2 Carta de Francesc Alegret a Balaguer del 01/07/1874. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer des d'Eaux-Bonnes, al sud de França, 14/08/1874. BMVB.
- 1 2 Raventós havia tingut dificultats per tirar endavant el seu projecte de portada d'aigua potable a la ciutat, inaugurat el 1861.
- 1 2 3 Cartes amb data 12 i 13/09/1874 de Gumà i Alegret, respectivament, a Balaguer. BMVB.
- 1 2 Rebut del 16/01/1874. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer, 6/10/1874. BMVB.
- 1 2 Cartes de Carreras a Gumà, 12 i 25/05/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer i *Diari de Vilanova*, amb-dós del 15/09/1875. BMVB.
- 1 2 FREIXA. *Op. cit.*.
- 1 2 ALTADILL. *Op. cit.*
- 1 2 Cartes de Lluch a Gumà, 6 i 11/11/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Port de Barcelona. Arxiu Històric. *Memòria del 20 d'abril del 1881*.
- 1 2 CASTILLO HIDALGO, Daniel; VALDALISO, Jesús M. *Puer-tos y regiones marítimas en España en perspectiva histórica. Movimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009)*. Las Palmas de Gran Cana-ria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2016.
- 1 2 Carta de Balaguer a Gumà, 19/12/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Carreras a Gumà, 22/12/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Manuscrit del 12/06/1876. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà Hnos. a Gumà, 24/03/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Casimir a Gumà, 10/04/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Casimir a Gumà, 15/07/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Cartes de Puig a Gumà, 4 i 25/04/1876 i 29/09/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Joan Baptista Simeón, alcalde de Vilanova, a Gumà, a Barcelona, 15/05/1872. Arxiu MGR.

- 1 2 FRANCESC XAVIER LLUCH I RAFECAS (Vilanova, 1818 - Barcelona, 1889). Llicenciat a l'Escola Industrial de Barcelona, s'especialitzà en enginyeria mecànica a París i en ciències exactes a la Universitat de Barcelona. Treballà en una empresa de ferrocarrils de Manchester, on romandria un parell d'anys. Fou un dels responsables del projecte de Ferrocarril de Barcelona a Sarrià, inaugurat el 1863, fet que compaginava amb l'ofici de mestre a Vilanova. Col·laborador de Balaguer des de la seva primera presentació electoral el 1869, el posà al corrent dels principals problemes locals i el presentà a la burgesia vilanovina. El 1875 fou comissionat per l'Ajuntament per al projecte del port. També col·laborà amb la carretera de les Costes i, com a enginyer, amb la Companyia dels Ferrocarrils Directes. PUIG ROVIRA. *Diccionari...*. *Op. cit.*
- 1 2 Carta de Lluch a Gumà, 04/11/1872. Arxiu MGR.
- 1 2 3 Cartes de Carreras a Gumà, 17 i 18/11/1872. Arxiu MGR.
- 1 2 Balaguer ja havia estat elegit diputat pel districte de Manresa, que abastava fins a Vilanova. A partir del 1871 serà escollit ininterrompudament pel de Vilanova fins al 1889. PUIG ROVIRA. *Op. cit.*, pàg. 39.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer, 30/12/1872. BMVB.
- 1 2 Diverses cartes de Gumà Hnos. a Gumà de la tardor del 1873 i de principis del 1874. Arxiu MGR.
- 1 2 Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. Expedient de concessió de la línia Valls-Vilanova-Barcelona. Capsa 25/28481.
- 1 2 *Butlletí Oficial de la Província* del 25/03/1874.
- 1 2 Article de *Lloyd's*, 30/03/1874. Arxiu MGR.
- 1 2 *Diari de Vilanova*, 24/06/1874.
- 1 2 Carta de Francesc Alegret a Balaguer del 01/07/1874. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer des d'Eaux-Bonnes, al sud de França, 14/08/1874. BMVB.
- 1 2 Raventós havia tingut dificultats per tirar endavant el seu projecte de portada d'aigua potable a la ciutat, inaugurat el 1861.
- 1 2 3 Cartes amb data 12 i 13/09/1874 de Gumà i Alegret, respectivament, a Balaguer. BMVB.
- 1 2 Rebut del 16/01/1874. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer, 6/10/1874. BMVB.
- 1 2 Cartes de Carreras a Gumà, 12 i 25/05/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer i *Diari de Vilanova*, amb-dós del 15/09/1875. BMVB.
- 1 2 FREIXA. *Op. cit.*.
- 1 2 ALTADILL. *Op. cit.*
- 1 2 Cartes de Lluch a Gumà, 6 i 11/11/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Port de Barcelona. Arxiu Històric. *Memòria del 20 d'abril del 1881*.
- 1 2 CASTILLO HIDALGO, Daniel; VALDALISO, Jesús M. *Puer-tos y regiones marítimas en España en perspectiva histórica. Movimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009)*. Las Palmas de Gran Cana-ria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2016.
- 1 2 Carta de Balaguer a Gumà, 19/12/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Carreras a Gumà, 22/12/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Manuscrit del 12/06/1876. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà Hnos. a Gumà, 24/03/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Casimir a Gumà, 10/04/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Casimir a Gumà, 15/07/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Cartes de Puig a Gumà, 4 i 25/04/1876 i 29/09/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Joan Baptista Simeón, alcalde de Vilanova, a Gumà, a Barcelona, 15/05/1872. Arxiu MGR.

- 1 2 FRANCESC XAVIER LLUCH I RAFECAS (Vilanova, 1818 - Barcelona, 1889). Llicenciat a l'Escola Industrial de Barcelona, s'especialitzà en enginyeria mecànica a París i en ciències exactes a la Universitat de Barcelona. Treballà en una empresa de ferrocarrils de Manchester, on romandria un parell d'anys. Fou un dels responsables del projecte de Ferrocarril de Barcelona a Sarrià, inaugurat el 1863, fet que compaginava amb l'ofici de mestre a Vilanova. Col·laborador de Balaguer des de la seva primera presentació electoral el 1869, el posà al corrent dels principals problemes locals i el presentà a la burgesia vilanovina. El 1875 fou comissionat per l'Ajuntament per al projecte del port. També col·laborà amb la carretera de les Costes i, com a enginyer, amb la Companyia dels Ferrocarrils Directes. PUIG ROVIRA. *Diccionari...*. *Op. cit.*
- 1 2 Carta de Lluch a Gumà, 04/11/1872. Arxiu MGR.
- 1 2 3 Cartes de Carreras a Gumà, 17 i 18/11/1872. Arxiu MGR.
- 1 2 Balaguer ja havia estat elegit diputat pel districte de Manresa, que abastava fins a Vilanova. A partir del 1871 serà escollit ininterrompudament pel de Vilanova fins al 1889. PUIG ROVIRA. *Op. cit.*, pàg. 39.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer, 30/12/1872. BMVB.
- 1 2 Diverses cartes de Gumà Hnos. a Gumà de la tardor del 1873 i de principis del 1874. Arxiu MGR.
- 1 2 Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. Expedient de concessió de la línia Valls-Vilanova-Barcelona. Capsa 25/28481.
- 1 2 *Butlletí Oficial de la Província* del 25/03/1874.
- 1 2 Article de *Lloyd's*, 30/03/1874. Arxiu MGR.
- 1 2 *Diari de Vilanova*, 24/06/1874.
- 1 2 Carta de Francesc Alegret a Balaguer del 01/07/1874. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer des d'Eaux-Bonnes, al sud de França, 14/08/1874. BMVB.
- 1 2 Raventós havia tingut dificultats per tirar endavant el seu projecte de portada d'aigua potable a la ciutat, inaugurat el 1861.
- 1 2 3 Cartes amb data 12 i 13/09/1874 de Gumà i Alegret, respectivament, a Balaguer. BMVB.
- 1 2 Rebut del 16/01/1874. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer, 6/10/1874. BMVB.
- 1 2 Cartes de Carreras a Gumà, 12 i 25/05/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer i *Diari de Vilanova*, amb-dós del 15/09/1875. BMVB.
- 1 2 FREIXA. *Op. cit.*.
- 1 2 ALTADILL. *Op. cit.*
- 1 2 Cartes de Lluch a Gumà, 6 i 11/11/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Port de Barcelona. Arxiu Històric. *Memòria del 20 d'abril del 1881*.
- 1 2 CASTILLO HIDALGO, Daniel; VALDALISO, Jesús M. *Puer-tos y regiones marítimas en España en perspectiva histórica. Movimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009)*. Las Palmas de Gran Cana-ria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2016.
- 1 2 Carta de Balaguer a Gumà, 19/12/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Carreras a Gumà, 22/12/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Manuscrit del 12/06/1876. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà Hnos. a Gumà, 24/03/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Casimir a Gumà, 10/04/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Casimir a Gumà, 15/07/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Cartes de Puig a Gumà, 4 i 25/04/1876 i 29/09/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Joan Baptista Simeón, alcalde de Vilanova, a Gumà, a Barcelona, 15/05/1872. Arxiu MGR.

- 1 2 VIRELLA I BLODA, Albert. *Alguns aspectes del paisatge urbà de Vilanova i la Geltrú*. Vilanova i la Geltrú: Publliracor, 1984.
- 1 2 FERRER. *Op. cit.*
- 1 2 Ídem, pàg. 94.
- 1 2 Ídem, pàg. 146.
- 1 2 PUIG ROVIRA, Francesc X. «Els homes i el context», dins de *Des de l'andana de Vilanova i la Geltrú. 125è aniversari de l'arribada del ferrocarril 1881-2006*. Barcelona: Lunweg Editores, 2006, pàg. 46.
- 1 2 Ramon Estruch i Ferrer (Sitges, 1817 - Barcelona, 1884), polític i industrial, tenia nombrosos interessos en els sectors bancaris i ferroviaris. Diputat a Corts (1864-1866) i senador per Barcelona (1872-1880), era un dels membres més significatius del Partit Progressista, defen-sor del proteccionisme i bon col·laborador de Balaguer en temes polítics, ferroviaris i del districte. Fou membre de les juntes del Ferrocarril i Mines de Sant Joan de les Abadesses, del Banco Hispano Colonial i de Catalana General de Crèdit, i president del Cercle del Liceu.
- 1 2 Antoni Samà i Urgellès (Vilanova, 1819 - Bortelsa, 1890), fill d'Antoni Samà Martí i casat amb Ramona de Torrents Higuero. Fou regidor a l'Ajuntament i diputat provincial pel Partit Progressista, i col·laborador de Gumà en la promoció del ferrocarril. Sembla que vivia de renda. El 1863 fundà les Ferreries de Vila-rodona. Balaguer s'hostatjà diversos cops a casa seva i, mitjançant la seva influència, Amadeu I, el 1872, li concedí el títol de marquès de Casa Samà. Fou vocal dels Ferrocarrils i vocal suplent del primer Consell del Banc de Vilanova. Col·laborà intensament i assiduament amb la Biblioteca Balaguer, i va ser un dels homes de confiança del funda-dor a la institució. A causa de la fallida de la fàbrica de merins (Bresca i Cia.), en la qual entrà com a soci, morí arruïnat a Barcelona el 1890. Més informació a Virella, *L'aventura ultramarina...* *Op. cit.*
- 1 2 Virella. *L'aventura ultramarina...* *Op. cit.*: «No podem silenciar la fama de negrers atribuïda als Samà. Els caracteritzava com a tals la seva pertinença a l'esmentada camarilla de Tación [governador de Cuba] a causa del tarannà pro-esclavista del dit governant. Val a dir que a Vilanova i a tot Catalunya era pública la fama de negrer que es donava a tothom que s'enriquia aviat i molt en la seva estada als territoris ultramarins».
- 1 2 VIRELLA. *L'aventura ultramarina...* *Op. cit.*
- 1 2 Els germans Rafaela, Ramona, Antoni i Joan de Torrents Higuero sovintejaran en aquesta història. Eren fills de Joan Torrents de Papiol i Ramona Higuero. I hereus de Francesc Papiol de Padró, *abogado de los Reales Consejos*, diputat a les Corts de Cadis i poderós hisendat, que el 1790 fou lencarregat de donar resposta al qüestionari de Francisco Zamora referent a Vilanova. El mateix any inicià la construcció de la casa pairal al carrer Major, actual Museu Romàntic Casa Papiol. Les dues germanes es casaren amb membres de la família Samà. Antoni i Joan estigueren vinculats a la Companyia del Ferrocarril, al Banc de Vilanova i a la Biblioteca Ba-laguer, i foren col·laboradors de Gumà i Balaguer. Puig. *Diccionari...* *Op. cit.*
- 1 2 Salvador Samà i Martí (Vilanova, 1797 - l'Havana, 1866), marquès de Marianao. El 1811 s'instal·là a l'Hava-na i treballà a la casa de comerç del seu oncle, que aviat fou una de les principals de la ciutat, alhora que era un poderós navilier i promotor del ferrocarril de l'Havana a Marianao. Conseller de l'Havana, regidor i senador del Regne, membre del Consell de Direcció del Banco Español de l'Havana des de la seva fundació el 1856.

- 1 2 President de la Societat de Beneficència de Naturals de Catalunya. fou el verdader patriarca de la família, el que estengué el negoci per totes les branques de l'activitat productiva i comercial colonial, acumulant una gran fortuna. Entre les seves empreses destaquen Samà, Sotolongo i Cia. i Samà i Cia. Diversos historiadors l'in-volucren amb el tràfic negrer: Jordi Maluquer de Motes Àngels Solà Parera, Manuel Moreno Fraginals, Josep M. Fradera («La participació catalana en el tràfic d'esclaus (1789-1845). *Recerques*, 1984). Aquest darrer escriu que «era cunyat del més gran negrer cubà del vuit-cents, el basc Julián de Zulueta». El 1860, Isabel II li concedí el títol de marquès de Marianao. Potser per expiar els seus pecats, deixà, en morir fadri i sense descendència, un llegat de 10.000 duros per a l'Hospital de Vilanova i 30.000 duros per a la construcció del col·legi dels Escola-pis. Morí el 1866, el mateix any que el seu nebot i hereu, Josep Samà Mota, per la qual cosa el títol de marquès de Marianoa l'exerci, amb una certa ostentació, la vidua d'aquest, Rafaela de Torrents Higuero, en nom del seu fill menor dedat, Salvador Samà Torrents. VIRELLA. *L'aventura ultramarina...* *Op. cit.*
- 1 2 Joan Samà i Martí (Vilanova, 1804-1864). Era el corresponsal a Vilanova de l'empresa de Salvador i germans a l'Havana. El 1844 comprà els magatzems de la platja amb «oficina» o destil·leria d'aiguardents, el 1849, la finca de Solicrup, i després, la dels Josepets. Construí l'edifici del Círculo Villanovés a la plaça de les Cols, posteriorment Foment Vilanoví, el de Sant Gervasi, 39, on tingueren seu diverses associacions, i la casa dels Samà al carrer Major, 54-56, d'una gran sumptuositat, tots obra del mateix arquitecte, Josep Oriol Bernadet. El 1850 era el tercer contribuent de la ciutat i el 1855 ja era el primer, amb 6.934 rals. El 1855 participà en la societat Samà, Raventós i Cia. per portar aigua a la vila. El 1860 representava el 57% del total d'exportacions de la platja, bàsicament vi i aiguardent. També fabricava botes. Prac-ticà la beneficència i el 1845 fou benefactor de l'església de Sant Antoni. Morí sense testar i la vídua heretà una gran quantitat de finques per totes les partides del terme. VIRELLA. *L'aventura ultramarina...* *Op. cit.*
- 1 2 Original a la BMVB.
- 1 2 Carta de Balaguer a Gumà, 04/01/1877. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Balaguer a Gumà, 14/01/1877. Arxiu MGR.
- 1 2 Antoni Sedó Pàmies (Reus, 1842 - Barcelona, 1902). Fill d'industrials dedicats al tèxtil, va ser director de la sucursal de Reus del Banco Hipotecario Español General de Crédito. Fundà a Madrid l'empresa comercial de llanes Sedó y Bañolas i el diari *La bandera protec-cionista*. El 1879 va dirigir la fàbrica tèxtil J. Puig i Cia. d'Esparreguera, on fundà la Colònia Sedó i la primera hidroelèctrica de Catalunya. Va ser membre de Foment del Treball i defensor del proteccionisme. Durant el Se-xenni treballà per a la restauració borbònica. Fou elegit diputat del Partit Liberal Conservador entre el 1876 i el 1891 i senador vitalici el 1896. Participà amb Francisco Romero Robledo (membre del Consell de la companyia dels Directes) en la signatura del tractat comercial amb el Regne Unit.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer, 20/12/1876. BMVB.
- 1 2 Carta de Balaguer a Gumà, 22/12/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Escrit dipositat a l'MFC.
- 1 2 Document a l'MFC.
- 1 2 PALOMAS I MONCHOLÍ, Joan. *Victor Balaguer. Renai-xença, Revolució i Progrés*. Vilanova i la Geltrú: El Cep i la Nansa, 2004, pàg. 148.
- 1 2 Ídem, pàg. 97.

- 1 2 FRANCESC XAVIER LLUCH I RAFECAS (Vilanova, 1818 - Barcelona, 1889). Llicenciat a l'Escola Industrial de Barcelona, s'especialitzà en enginyeria mecànica a París i en ciències exactes a la Universitat de Barcelona. Treballà en una empresa de ferrocarrils de Manchester, on romandria un parell d'anys. Fou un dels responsables del projecte de Ferrocarril de Barcelona a Sarrià, inaugurat el 1863, fet que compaginava amb l'ofici de mestre a Vilanova. Col·laborador de Balaguer des de la seva primera presentació electoral el 1869, el posà al corrent dels principals problemes locals i el presentà a la burgesia vilanovina. El 1875 fou comissionat per l'Ajuntament per al projecte del port. També col·laborà amb la carretera de les Costes i, com a enginyer, amb la Companyia dels Ferrocarrils Directes. PUIG ROVIRA. *Diccionari...*. *Op. cit.*
- 1 2 Carta de Lluch a Gumà, 04/11/1872. Arxiu MGR.
- 1 2 3 Cartes de Carreras a Gumà, 17 i 18/11/1872. Arxiu MGR.
- 1 2 Balaguer ja havia estat elegit diputat pel districte de Manresa, que abastava fins a Vilanova. A partir del 1871 serà escollit ininterrompudament pel de Vilanova fins al 1889. PUIG ROVIRA. *Op. cit.*, pàg. 39.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer, 30/12/1872. BMVB.
- 1 2 Diverses cartes de Gumà Hnos. a Gumà de la tardor del 1873 i de principis del 1874. Arxiu MGR.
- 1 2 Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. Expedient de concessió de la línia Valls-Vilanova-Barcelona. Capsa 25/28481.
- 1 2 *Butlletí Oficial de la Província* del 25/03/1874.
- 1 2 Article de *Lloyd's*, 30/03/1874. Arxiu MGR.
- 1 2 *Diari de Vilanova*, 24/06/1874.
- 1 2 Carta de Francesc Alegret a Balaguer del 01/07/1874. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer des d'Eaux-Bonnes, al sud de França, 14/08/1874. BMVB.
- 1 2 Raventós havia tingut dificultats per tirar endavant el seu projecte de portada d'aigua potable a la ciutat, inaugurat el 1861.
- 1 2 3 Cartes amb data 12 i 13/09/1874 de Gumà i Alegret, respectivament, a Balaguer. BMVB.
- 1 2 Rebut del 16/01/1874. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer, 6/10/1874. BMVB.
- 1 2 Cartes de Carreras a Gumà, 12 i 25/05/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Gumà a Balaguer i *Diari de Vilanova*, amb-dós del 15/09/1875. BMVB.
- 1 2 FREIXA. *Op. cit.*.
- 1 2 ALTADILL. *Op. cit.*
- 1 2 Cartes de Lluch a Gumà, 6 i 11/11/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Port de Barcelona. Arxiu Històric. *Memòria del 20 d'abril del 1881*.
- 1 2 CASTILLO HIDALGO, Daniel; VALDALISO, Jesús M. *Puer-tos y regiones marítimas en España en perspectiva histórica. Movimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009)*. Las Palmas de Gran Cana-ria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2016.
- 1 2 Carta de Balaguer a Gumà, 19/12/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Carreras a Gumà, 22/12/1875. Arxiu MGR.
- 1 2 Manuscrit del 12/06/1876. BMVB.
- 1 2 Carta de Gumà Hnos. a Gumà, 24/03/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Casimir a Gumà, 10/04/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Casimir a Gumà, 15/07/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Cartes de Puig a Gumà, 4 i 25/04/1876 i 29/09/1876. Arxiu MGR.
- 1 2 Carta de Joan Baptista Simeón, alcalde de Vilanova, a Gumà, a Barcelona, 15/05/1872. Arxiu MGR.

- 1 2 Ídem, pàg. 175.
- 1 2 Ídem, pàg. 269.
- 1 2 LÓPEZ BLANCO, Rogelio. «Victor Balaguer y la articulación de los intereses catalanes en el mercado político-administrativo madrileño durante la etapa de la Restauración» dins *Ultramar. Política de Victor Bala-guer i progrés per a Vilanova i la Geltrú*. Vilanova i la Geltrú: Biblioteca Museu Victor Balaguer, 2000, pàg. 47.
- 1 2 Ídem, pàg. 83.
- 1 2 Ídem, pàg. 51.
- 1 2 PALOMAS. *Victor Balaguer... Op. cit.*, pàg. 197,
- 1 2 Ídem, pàg. 314.
- 1 2 Ídem, pàg. 322.
- 1 2 Carta de Balaguer a Gumà, 16/03/1873. BMVB.
- 1 2 PALOMAS. *Victor Balaguer... Op. cit.*.
- 1 2 Ídem, pàg. 451.
- 1 2 Ídem, pàg. 463.

- de la Caixa d'Estalvis local, vocal d'honor de la BMVB, delegat local a l'Assemblea de les Bases de Manresa el 1892 i sadherí al I Congrés Internacional de la Llengua Catalana del 1906. PUIG. *Diccionari... Op. cit.*
- 261 *Gaceta de Madrid*, 20/04/1880.
- 262 Per a un major detall de les obres i aprovisionaments de material ferroviari, vegeu ALTADILL, Francesc. *Gumà... Op. cit.*
- 263 Està alçada a pública i transcrita a la *Gaceta*, 30/09/1880.
- 264 Carta de Gumà al fill Sebastià, 07/03/1880. Arxiu MGR.
- 265 *Diari de Vilanova*, 11/03/1880.
- 266 Carta de Casimir a Gumà, 14/03/1880. Arxiu MGR.
- 267 Carta de Gumà a Balaguer, 20/03/1880. BMVB.
- 268 Ídem.
- 269 *Diari de Barcelona*, 23/03/1880.
- 270 Diversos mitjans i cartes a Gumà.
- 271 Carta de Balaguer a Gumà. Arxiu MGR.
- 272 Carta de Gumà a Balaguer, 27/06/1880. BMVB.
- 273 Carta de Gumà Hnos. a Gumà, 14/07/1880. Arxiu MGR.
- 274 Carta de Sebastià Gumà, des de Nova York, a Gumà, 29/07/1880. Arxiu MGR.
- 275 Carta de Gumà a Sebastià, 02/08/1880. Arxiu MGR.
- 276 Carta de Balaguer a Gumà, 20/08/1880. Arxiu MGR.
- 277 Carta de Sebastià a Gumà, 13/08/1880. Arxiu MGR.
- 278 Carta de Ramon Gou, des de Barcelona, a Sebastià, a Nova York, 06/09/1880. Arxiu MGR.
- 279 *Diari de Vilanova*, 12/09/1880.
- 280 Cartes de Puig, des de Nova York, a Gumà, 13 i 29/10/1880. Arxiu MGR.
- 281 *Diari de Vilanova*, 12/09/1880.
- 282 Carta de Puig, des de Nova York, a Gumà, 16/11/1880.
- 283 Carta de Balaguer a Gumà, 04/01/1881. Arxiu MGR.
- 284 Cartes de Casimir i Joaquim a Gumà, 14/01/1881. Arxiu MGR.
- 285 Carta de Gumà a Balaguer, 26/01/1881. BMVB.
- 286 Les informacions referents al banc s'han extret de MARTÍNEZ I ROIG, Xavier. *El Banc de Vilanova*. Consell Comarcal del Garraf, 1998.
- 287 Carta de Balaguer a Gumà, 29/01/1881. Arxiu MGR.
- 288 Cartes de Santiago Puig, des de Nova York, a Gumà, 19/01, 10/02 i 14/03/1881. Arxiu MGR.
- 289 Cartes de Gumà a Balaguer, 08/03 i 12/03/1881. BMVB.
- 290 Carta d'Arsenio Martínez Campos a Balaguer, 09/03/1881. BMVB.
- 291 Carta de Balaguer a Gumà, 15/03/1881. Arxiu MGR.
- 292 Arxiu Comarcal del Garraf.
- 293 Carta de Gumà a Balaguer, 26/03/1881. BMVB.
- 294 PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.* Capítol dedicat a la línia Barcelona-França.
- 295 Carta de Balaguer a Gumà, 02/05/1881. Arxiu MGR.
- 296 Carta de Carlo Nicoli a Gumà, 12/06/1881. Arxiu MGR. Nicoli, entre moltes altres, és autor de l'estàtua de Cervantes de la plaça Major d'Alcalá de Henares.
- 297 Carta de Balaguer a Gumà, 19/07/1881. Arxiu MGR.
- 298 Cartes de Gumà a Sebastià, a Londres, de 12 i 17/07/1881. Arxiu MGR. Abans, aquesta màquina ja havia rodat per primer cop a Vilanova el 2 de maig anterior.
- 299 Carta de Ramon Gou al seu cunyat Sebastià, a Londres, 24/08/1881. Arxiu MGR.
- 300 BMVB.
- 301 Francisco Romero Robledo (Antequera, 1838 - Madrid, 1906), advocat i polític conservador molt proper a

- Cánovas del Castillo, fou ministre fins en sis ocasions i va ocupar les carteres de Foment, Governació, Ultramar i Gràcia i Justícia. Molt conegut de Víctor Balaguer, el 1881 aquest el promocionà al Consell d'Administració dels Directes en l'intent d'incorporar a aquesta empresa personatges influents a la Cort i amb accés als mitjans.
- 302 Cartes de Balaguer a Gumà, 29 i 30/03/1881. Arxiu MGR.
- 303 Carta de Gumà a Balaguer, 07/04/1881. BMVB.
- 304 PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.* Capítol dedicat a lenfonsament de la companyia de Saragossa.
- 305 Carta de Gumà Hnos. a Gumà, 24/09/1881. Arxiu MGR.
- 306 *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 09/10/1881, pàg. 651. El mateix article lloa la gestió de Gumà. La cotització de les societats de Gumà és «el tramvia de Barcelona a Sants (accions a) 140%; el ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, a 117%; el Banc de Vilanova i la Geltrú, a 120% [...] De la línia del ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, ja conclosa, és sabut que probablement és la millor construïda d'Espanya; que les seves obres han estat dificilíssimes i costoses[...] És més, aquesta és potser l'única del món que no ha perdut ni un centímet de l'efectiu en formar el seu capital. No té obligacions i, per tant, tampoc deutes ni càrregues per aquest concepte».
- 307 Llibre d'actes de VVB. ANC.
- 308 Explicat per Ferrer a *El traç... Op. cit.*
- 309 PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.*, pàg. 420. Es fa ressò de la notícia publicada a la *Gaceta de los Caminos de Hierro*.
- 310 VIRELLA. *Quan els camins de terra... Op. cit.*
- 311 Cartes de Ramon Gou i de Francesc Olivé, cunyats, a Sebastià, 29/09 i 01/10/1881 respectivament. Arxiu MGR.
- 312 Carta de Ramon Gou i telegrama de Gumà a Sebastià, 20 i 21/09/1881. Arxiu MGR.
- 313 Fins a la data no ha transcendit informació referent a aquesta empresa, tot i que no seria estrany que estigués relacionada amb la Banca Gil, amb seu a París i de nom oficial Viuda de Pedro Gil. El gerent era Pau Gil Serra, el legat del qual permeté la modernització i nova construcció de l'antic Hospital de la Santa Creu i Sant Pau a Barcelona. La Banca Gil havia tingut negocis amb Cuba i també amb la importació de material ferroviari a Espanya, particularment amb VVB.
- 314 Carta de Gumà a Sebastià, 13/09/1881. Arxiu MGR.
- 315 *La Vanguardia*, 03/10/1881.
- 316 Carta de Ramon Gou a Sebastià, 04/10/1881. Arxiu MGR.
- 317 Carta de Gumà a Balaguer, 08/10/1881. Arxiu MGR.
- 318 Cartes de Gumà a Balaguer i de Balaguer a Gumà, 08 i 11/10/1881. Arxiu MGR.
- 319 *La Vanguardia*, 11/11/1881, entre d'altres.
- 320 Carta de Balaguer a Gumà, 14/10/1881. Arxiu MGR.
- 321 Carta de Gumà a Sebastià, 14/10/1881. Arxiu MGR.
- 322 Llibre d'actes de la junta general de la VVB. ANC.
- 323 PASCUAL, Pere. *Los caminos... Op. cit.*, capítol dedicat a VVB.
- 324 La subvenció de 60.000 ptes./km per a aquesta línia es deduïa de la Llei del 30/05/1876.
- 325 Llibre d'actes de la junta general de VVB. ANC.
- 326 Cristófol Parellada Puig (Vilanova, 1835 - Barcelona, 1899), metge de professió, fou el president i la figura més notable del Comitè Revolucionari que es constituí a Vilanova arran de la Revolució del 1868. PUIG, Francesc X. *Diccionari... Op. cit.*
- 327 Carta de Gumà a Balaguer, 21/10/1881. BMVB.

- 328 Carta de Balaguer a Gumà, 24/10/1881. Arxiu MGR.
- 329 *Gaceta de les Caminos de Hierro*, núm. 44 de 30/10/1881, pàg. 699-700.
- 330 Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. Notaria Adrià Margarit Coll, 1881.
- 331 Gumà passa de posseir 2.773 accions a la junta del 15/10/1881 a 1.374 el 19/11/1881 i a 3.386 el 9/12/1882. La possessió dels 2.500 títols per part de Navas va durar poc, ja que en la junta del 9/12/1882 ja només en representava cent.
- 332 RODRIGO. *Indians a Catalunya... Op. cit.*, pàg. 64.
- 333 *Gaceta de Madrid*, 23/12/1881.
- 334 Anuncis a *La Vanguardia*, 15 i 16/11/1881.
- 335 Segons documents de la liquidació amb data 19/11/1881 transcrits a continuació. BMVB.
- 336 PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.* Capítol dedicat a VVB.
- 337 *La Vanguardia*, 11/01/1882.
- 338 *La Vanguardia*, 25/06/1882.
- 339 I és prou probable que el menor nombre de títols exhibit per Gumà en la junta del 19/11/1881 amb referència a la del mes anterior tingui a veure amb els 2.500 títols de Luis Navas.
- 340 Hi ha una còpia mecanografiada a l'MFC de Vilanova.
- 341 El nombre d'acions que va declarar Gumà a les juntes de 31/03/1881, 15/10/1881, 19/11/1881 i 09/12/1882 foren, respectivament, 3.401, 2.773, 1.374 i 3.386. Les de Rafaela de Torrents representades per Antoni de Torrent, 2.450, 2.356, 2.000 i 2.455. Antoni de Torrents en tenia un nombre insignificant. Qui en pogué treure més benefici fou el Banc de Vilanova, que el 31/03/1881 encara no en tenia cap (just s'havia constituït el 10/03/1881) però tampoc sabem a quin preu adquirir els 5.000 títols que tenia el 19 de novembre del 1881. Informació del Llibre d'actes. ANC.
- 342 BMVB.
- 343 Ídem.
- 344 Es van muntar a l'estació de Barcelona sota la supervisió dels enginyers americans J. Clifford i Lewis W. Hewett. Popularment se les coneixia com a *Carolines*, caracteritzades per lenorme embut per a les espurnes damunt de la xemeneia, l'original para-xocs en forma de reixa, conegut com a *apartavaques*, el gran fanal davanter i la campana. Anaven pintades de vius colors, no eren pas negres. Les sis primeres van rebre els noms de *Villanueva*, *Barcelona*, *Valls*, *Matanzas*, *Gumà* i *Soler Morell*. TUELLS. *El ferrocarril... Op. cit.*
- 345 Ídem. Els cotxes anaven muntats sobre dos bogis, uns innovadors dispositius que incorporaven els eixos amb les rodes i els amortidors, cosa que permetia una llargada del vehicle de setze metres. Mitjançant unes plataformes als extrems s'accedia a l'interior, amb un passadís central i dues rengleres de seients. Els de tercera disposaven d'un vàter i els de primera també de lavabo i estufa.
- 346 Carta de Ramon Gou a Sebastià, 12/10/1881. Arxiu MGR.
- 347 ALTADILL. *Francesc Gumà... Op. cit.*
- 348 COROLEU, Josep. *Reseña de los festejos... Op. cit.*
- 349 Cartes de Gumà a Balaguer, 17 i 18/12/1881. Arxiu MGR.
- 350 VIRELLA. *Quan els camins... Op. cit.*
- 351 Ídem, pàg. 15.
- 352 Citat per ALTADILL. *Francesc Gumà... Op. cit.*, pàg. 130-133.
- 353 Arxiu General de l'Administració. Alcalá de Henares. (4) 080.000 Llibre 3691, top. 46/42.101-47.303.

- 354 Samper de Calanda, Terol, a la vora del riu Martín, tributari de l'Ebre, era el punt de bifurcació de la línia. Un ramal seguia en direcció oest fins a Madrid i l'altre aprofitava el tram construït del Val de Zafán, seguint l'Ebre fins a Saragossa. Encara avui l'exprés de Madrid passa per Samper.
- 355 Encara és així avui dia en alguns trams a ponent de Reus.
- 356 FERRÉ. *La febre d'or... Op. cit.*
- 357 HORTALÀ. «Crisis y auges»... *Op. cit.*
- 358 *La Vanguardia*, 08/12/1881.
- 359 VIRELLA i BLODA, Albert. *Les classes socials, a Vilanova i la Geltrú, al segle XIX*. Barcelona: Rafael Dalmau, editor, 1977, pàg. 63.
- 360 MARTÍ. *Vilanova i la Geltrú... Op. cit.*, pàg. 182.
- 361 VIRELLA i BLODA, Albert. *Els anys tristos, 1881-1900. Crònica de la decadència de Vilanova i la Geltrú*. Vilafranca del Penedès: Institut d'Estudis Penedesencs, 1992, pàg. 60 i 111.
- 362 MARTÍ. *Vilanova i la Geltrú... Op. cit.*, pàg. 159.
- 363 VIRELLA. *Les classes socials... Op. cit.*, pàg. 70.
- 364 SOLER. *El ferrocarril i Vilanova... Op. cit.*, pàg. 66.
- 365 Més endavant, en el quadre 23, amb dades de Soler, es mostra una evolució del tràfic de cabotatge al port de Vilanova.
- 366 MARTÍ. *Vilanova i la Geltrú... Op. cit.*, pàg. 168.
- 367 SOLER. *El ferrocarril i Vilanova... Op. cit.*, pàg. 77 i següents.
- 368 VENDRELL VENDRELL, Remei. *Evolució agrària a Vilanova i la Geltrú (1716-1985)*. Barcelona: Akribos Edicions, 1989, pàg. 55.
- 369 SOLER. *El ferrocarril i Vilanova... Op. cit.*
- 370 FREIXA. *Anales... Op. cit.*
- 371 ALEMANY I LLOVERA, Joan. *El Port de Barcelona*. Barcelona: Lunweg, 1998, pàg. 132. Cita Arturo Soria i Puig, «La obra de Cerdà a vista de pájaro». Madrid: Instituto Nacional de la Administración Pública i Ajuntament de Barcelona, 1991.
- 372 ALEMANY. Ídem.
- 373 FABRE; HUERTAS. *Els presidents...*
- 374 Malgrat que fins al 1898 no es van començar a publicar les primeres estadístiques sistemàtiques del port de Barcelona, Alemany assenyalà que el tràfic entre el 1870 i el 1900 es va multiplicar per 4,7. *Op. cit.*, pàg. 163.
- 375 FABRE; HUERTAS. *Op. cit.*, pàg. 28.
- 376 RODRIGO. *Indians a Catalunya... Op. cit.*, pàg 260-262.
- 377 ALMIRALL, Valentí. *España tal como es (1886)*. Barcelona: Anthropos, 1983, pàg. 176.
- 378 PUIG i ALFONSO, Francesc. *Recuerdos de un setentón*. Barcelona: Librería Dalmau, 1943.
- 379 VIRELLA. *Les classes socials... Op. cit.*, pàg. 64.
- 380 VIRELLA. *Els anys tristos... Op. cit.*, pàg. 64.
- 381 La popularització de la borsa en aquells anys portà els noms comuns dels valors més utilitzats: les *Vilanoves*, les de VVB; les *Directes*, de la companyia homònima; les *Frances*, de TBF; les *Norte*, de la Companyia del Nord d'Espanya.
- 382 L'1 de febrer del 1886, el valor tancà a 6,75.
- 383 Més detalls sobre la biografia de Juandó a PUIG. *Diccionari... Op. cit.*
- 384 *La Vanguardia*, 11/03/1882.
- 385 MARTÍNEZ. *El Banc... Op. cit.*,
- 386 FERRÉ. *La febre d'or... Op. cit.* Aquesta fallida donaria l'argument a Émile Zola per a la seva novel·la *L'Argent*, de temàtica similar a la d'Oller.
- 387 Arxiu MGR.

- 388 Arxiu MGR.
- 389 Cartes d'Antoni i Joan de Torrents a Gumà, 14/04/1886. Arxiu MGR.
- 390 Carta de Casimir a Gumà, 01/08/1882, i rebut d'Àymard & Ruffer, 08/09/1882. Arxiu MGR.
- 391 Anunci a *La Vanguardia*, 18/02/1882.
- 392 Nota a *La Vanguardia*, 15/02/1882.
- 393 VIRELLA. *Els anys tristos... Op. cit.*
- 394 A inicis del 1882, Balaguer estava entusiasmat amb les obres de construcció de la seva biblioteca. En carta a Gumà de principis de febrer del 1882, amb capçalera de president del Consell d'Instrucció Pública, diu «Tinc el rebut per cobrar 1.500 pessetes del cupó de les accions ... Dels diners que estan al seu poder o al banc per a l'edifici de la biblioteca no ha de tocar res encara que em mori. Estan ben destinats per al projecte que cada dia acarono amb més delit, llegar a Vilanova una biblioteca i l'edifici amb ella. No ha de distreure ni un sol maravedís. Vull veure l'edifici acabat abans de morir, que no faltirà gaire, ja que he treballat molt en aquest món». Arxiu MGR.
- 395 Carta de Gumà a Balaguer, 05/02/1882, comentant «l'encert d'haver venut les accions abans de la caiguda». BMVB. Aquest fet ens duu a apreciar que la febre d'or no solament afavorí l'establiment del ferrocarril a Vilanova sinó que també tingué conseqüències positives en la fundació de la Biblioteca Museu.
- 396 Carta d'Antoni Samà a Balaguer, 28/04/85. Citada per COMAS, Montserrat. *La Biblioteca Museu Balaguer, un projecte nacional català*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2007, pàg. 89.
- 397 Carta de Casimir a Gumà, 14/02/1882. Arxiu MGR.
- 398 Carta de Gumà Hnos. a Gumà, 04/03/1882. Arxiu MGR.
- 399 Cartes de Gumà a Balaguer, 13, 18 i 23/03/1882. BMVB.
- 400 Carta de Puig, des de Nova York, a Gumà, 26/05/1882. Arxiu MGR.
- 401 S'en poden veure els detalls a ALTADILL. *Francesc Gumà... Op. cit.*
- 402 COMAS. *La Biblioteca Museu... Op. cit.*, pàg. 28 i 29.
- 403 Carta de Sebastià, des de Londres, a Gumà, 18/08/1882. Arxiu MGR.
- 404 Carta de Gumà a Sebastià, 22/08/1882. Arxiu MGR.
- 405 *Gaceta de Madrid*, 14/09/1882.
- 406 Carta de Gumà a Balaguer, 04/09/1882. BMVB.
- 407 Llibre d'actes de la companyia. Acta del 21/10/1882. ANC.
- 408 Cartes de Casimir, 13 i 16/10/1882, i de Joaquim, 04/01/1883, a Gumà. Arxiu MGR.
- 409 Cartes de Joaquim a Casimir, 27/10/1882, i a Gumà, 04/11/1882. Arxiu MGR.
- 410 Aquesta operació de disminució del capital social és idèntica a l'esmentada en el cas del Banc de Vilanova, realitzada el març del 1883.
- 411 Segons PASCUAL. *Los caminos...Op. cit.*. Capítol referent als ferrocarrils Directes.
- 412 Acta del Consell, 14/02/1883. ANC.
- 413 *Gaceta de Madrid*, 28/04/1883.
- 414 Carta de Balaguer a Gumà, 13/01/1883. Arxiu MGR.
- 415 TUELLS. *El ferrocarril... Op. cit.*, pàg. 33 i 41.
- 416 BMVB.
- 417 També hi fa referència TUELLS. *Op. cit.*, pàg. 33.
- 418 Acta de la junta, 31/03/1883. ANC.
- 419 *Gaceta de Madrid*, 28/04/1883.
- 420 A la Memòria no eren previstos els bitllets d'anada i tornada. Cada viatger que anava a la capital i tornava consta en ambdues estacions. El nombre anual de

- viatgers sortits de Vilanova serien 48.910 i el trànsit de l'estació seria el doble. Les tones anuals sortides serien 21.644,50 i les arribades, 30.404,50.
- 421 GUMÀ. *Memòria descriptiva... Op. cit.*, pàg. 61.
- 422 SOLER. *El ferrocarril i Vilanova... Op. cit.*
- 423 Ídem, pàg. 189.
- 424 Carta d'Eduard Llanas a Gumà, 13/03/1883. Arxiu MGR.
- 425 Carta de Manuel Carreras a Gumà, 14/02/1883. Arxiu MGR.
- 426 Carta de Manuel Carreras a Gumà, 02/05/1883. Arxiu MGR.
- 427 Carta de Balaguer a Gumà, 23/03/1883. Arxiu MGR.
- 428 PALOMAS. *Víctor Balaguer... Op. cit.*, pàg. 535 i següents.
- 429 Carta de Balaguer a Gumà, 21/08/1883. Arxiu MGR.
- 430 Carta de Casimir a Gumà, 11/04/1883. Arxiu MGR.
- 431 Cartes de Casimir, Joaquim i Gumà Hnos. a Gumà, 04/05/1883. Arxiu MGR.
- 432 GARCÍA DELGADO, José LUIS; SERRANO SANZ, José María; SABATÉ SORT, Marcela. *Del real al euro. Una historia de la peseta*. Barcelona: Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona, 2000, pàg. 62.
- 433 Carta de Joaquim a Gumà, 14/05/1883. Arxiu MGR.
- 434 Diverses cartes de Casimir a Gumà, 03/12/1883, 04/1884 i 06/1884. Arxiu MGR.
- 435 Carta de Sucesores de Fco. Olivé Alsina a Gumà, 22/12/1885. Arxiu MGR.
- 436 Carta de Joaquim a Gumà, 04/08/1883. Arxiu MGR.
- 437 Pau Soler Romeu fou nomenat secretari de la Companyia dels Directes en el consell del 4 d'abril del 1885 arran de la dimissió d'Agustí Pujol, que ho era des de l'inici de les companyies. Prèviament, havia actuat com a secretari en la junta general constituent del 19 de novembre del 1881.
- 438 Dues cartes de Pau Soler a Gumà, 14/03/1884. Arxiu MGR.
- 439 Escrits de Pau Soler a Gumà, 04 i 17/06/1884. Arxiu MGR.
- 440 Acta del Consell de Directes, 10/05/1883. ANC.
- 441 *La Vanguardia*, 02/06/1883.
- 442 Carta de Puig a Gumà, 09/03/1883. Arxiu MGR.
- 443 Carta de Gumà a Balaguer, 30/05/1883, contestada l'endemà per Balaguer. BMVB i arxiu MGR.
- 444 Acta del Consell de Directes, 18/04/1883. ANC.
- 445 TUELLS. *El ferrocarril... Op. cit.*, pàg. 41.
- 446 Acta del Consell dels Directes, 01/01/1886. ANC.
- 447 Carta de Joaquim a Gumà, 15/07/1883. Arxiu MGR.
- 448 El tipus de canvi l'any 1883 oscil·lava entorn de 101 pessetes/100 francs. GARCÍA, J. L. et al. *Del real al euro... Op. cit.*, pàg. 62.
- 449 Acta del Consell dels Directes, 31/07/1883. ANC.
- 450 En cap acta no s'esmenta pel nom l'enginyer de la companyia, cosa que impedeix aclarir qui era la persona en el càrrec. Faquineto va substituir Xaudaró el 1882 signant els projectes Reus-Garcia i del Val de Zafán a Utrillas, Gargallo i Andorra. Probablement també ho feu en el Roda-Reus. Carlos Cardenal ocupà el càrrec el 1884 i va signar la proposta de diverses solucions per travessar la línia Roda-Reus amb la Lleida-Reus-Tarragona, a l'entrada de la segona ciutat. El 1885 també signa projectes complementaris de la Roda-Reus. En el consell del 7 de maig del 1885 es torna a dubtar de l'enginyer sense esmentar-ne el nom (Carlos Cardenal?): «era un pont acabat però que va cedir al cap de poc temps», referint-se ara al tram Reus-Ebre. A partir del 1886, els projectes estan signats per Eduard Maristany. El consell del 16 de gener del 1886 nomenarà assessor l'enginyer Pablo Bori.

451 Acta de la junta dels Directes, 21/08/1883. ANC.

452 Cartes d'Antoni Torrens a Gumà, 01/06/1883 i 11/01/1884. Arxiu MGR.

453 Cartes de Balaguer i Gumà, 18 i 22/10/1883. BMVB i arxiu MGR, respectivament.

454 Carta de Joaquim a Gumà, 25/02/1884. Arxiu MGR.

455 Carta de Josep Antoni Ferrer-Vidal a Balaguer del desembre del 1883. BMVB. Diu que «hi ha hagut una reunió d'alguns membres de la Junta de l'Exposició Regional i en ella no s'ha guardat el degut respecte al meu pare, en virtut del qual P. Llanas va tenir un gran disgust amb el senyor Gumà i companyia...».

456 PALOMAS. *Victor Balaguer... Op. cit.*, pàg. 438.

457 COMAS. *La Biblioteca Museu Balaguer... Op. cit.* Capítol sobre la Junta de Patrons.

458 VIRELLA. *L'aventura ultramarina... Op. cit.*, pàg. 153. Carta de Salvador Samà a Balaguer des de Vinyols, 29/09/1891.

459 Acta del Consell dels Directes, 05/10/1883. ANC.

460 Carta de Puig a Gumà, 19/11/1883. Arxiu MGR.

461 Acta del Consell dels Directes, 27/10/1883. ANC.

462 Acta del Consell dels Directes, 24/12/1883. ANC.

463 Actes del Consell dels Directes, 14 i 24/12/1883. ANC.

464 Carta de Joaquim a Gumà, 05/07/1884. Arxiu MGR.

465 Acta del Consell, 10/07/1884. ANC.

466 Cartes de Balaguer a Gumà, 30/09/1884 i 18/10/1884. Arxiu MGR.

467 PALOMAS. *Victor Balaguer... Op. cit.*, pàg. 535.

468 Actes del Consell, 07/08 i 04/09/1884. ANC.

469 Acta del Consell, de 22/10/1884. ANC.

470 En el document «Datos sobre la gestión social...», al qual ens referirem més endavant, l'oposició a Gumà també afirma que Samà havia fet el préstec a la companyia.

471 Les 10.000 emeses el febrer del 1883 continuaven vigents.

472 Acta del Consell, 17/12/1884. ANC

473 Carta de Joaquim a Gumà, 15/01/1885. Arxiu MGR.

474 Actes del Consell, 23/02 i 10/03/1885. ANC.

475 MARTÍNEZ. *El Banc... Op. cit.*, pàg. 53.

476 Acta del Consell, 13/03/1885. ANC.

477 Carta de Narcís Gelats, des de l'Havana, a Gumà, 04/07/1884. Arxiu MGR.

478 Carta de Manuel Girona a Gumà, 04/01/1885. Arxiu MGR.

479 Aquest document era fruit de la col·laboració dels intel·lectuals amb la burgesia industrial catalana, i es considera el primer acte polític del catalanisme. El Memorial de Greuges va fer reeixir les posteriors Bases de Manresa del 1892 i Valenti Almirall va ser el redactor ponent de la Memòria. Marià Maspons ho va presentar així al rei: «No podem utilitzar la nostra llengua fora de la nostra llar i en conversacions familiars: va ser bandejada de les escoles, més tard de les contractacions públiques i dels tribunals, als quals sovint els jutges, tan il·lustrats com són, no poden comprendre els testimonis i els inculpats. I si tot això no era suficient, fa un temps que s'amenaça i avui s'intenta de destruir el nostre dret civil». Viquipèdia. Per fer-nos-en una idea, de les potser 5.000 cartes que he consultat de l'arxiu MGR (no estan comptades), datades entre el 1828 i el 1916, només tres estan escrites en català, ja en el període 1905-1907, una cada any. Els autors són Josep Bertran i Musitu, Guillem Masip i Ramon Gou, i totes tres van dirigides a Sebastià Gumà i Surís.

480 Carta de Gumà a Balaguer, 21/02/1885. BMVB.

481 Carta de Gumà, des de Madrid, al fill Sebastià, 26/04/1885. Arxiu MGR.

482 Acta de la junta general, 04/04/1885. ANC.

483 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 28/04/1885. ANC.

484 Llibre d'actes de la companyia. Consells del 20/06, 18/7 i 31/8/1885. ANC.

485 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 18/07/1885. ANC.

486 Domènec Sanromà Martí havia format part dels consells des de l'inici i anava agafant protagonisme qüestionant sovint les propostes de Gumà, però arribant fàcilment a acords. Era un propietari de Sant Gervasi de Cassoles que el 1871 adquirí, juntament amb un altre soci, la fàbrica tèxtil del Remei de Manresa, que ocupava uns 200 obrers. ESTANY, Joan F. *Edifici de la Residència Montblanc*. Manresa: Fundació I.B.A.M.

487 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 21/11/1885. ANC.

488 Bru Cuadros Vidal havia format part de tots els consells i també del Banc de Vilanova. Era fabricant i comerciant barceloní, i devia diners a Gumà.

489 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 22/12/1885. ANC.

490 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 09/01/1886. ANC.

491 MARTÍNEZ. *El Banc... Op. cit.*, pàg. 51.

492 Carta de Gumà a Balaguer, 17/11/1885. BMVB.

493 PALOMAS. *Victor Balaguer... Op. cit.*, pàg. 570.

494 Carta de Salvador Samà a Gumà, 21/12/1885. Arxiu MGR.

495 Entenc que una part de l'increment d'interessos atribuïts corresponia al finançament de costos exògens a VVB: Val de Zafán, Madrid i excés de terrenys a Barcelona.

496 MALQUER. *Un índice de precios... Op. cit.*, pàg. 96.

497 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 23/01/1886. ANC.

498 Ídem, 31/01/1886.

499 Ídem, 03/02/1886.

500 Ídem, 06/02/1886.

501 Ídem, 10/02/1886.

502 Cartes de Gumà a Balaguer, 10 i 15/02/1886. BMVB.

503 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 13/02/1886. ANC.

504 PASCUAL. *El ferrocarril a Catalunya... Op. cit.*, pàg. 111.

505 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 20/02/1886. ANC.

506 «Datos sobre la gestión social de los Ferro-carriles Directos de Madrid a Zaragoza y Barcelona». Barcelona: Imp. Xuclà, 1886. Un exemplar està dipositat a la Biblioteca Pública Arús de Barcelona.

507 *La Vanguardia*, 28/02/1886.

508 Llibre dactes de la companyia. Consell del 02/03/1886. ANC.

509 PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.* Capítol dedicat als ferrocarrils Directes.

510 UBALDE. *El ferrocarril de la rodalia... Op. cit.*, pàg. 186: «En les obres del túnel es trobà un cabalós riu subterrani que va obligar a construir una complexa estructura de murs i pilars per reforçar la caverna per on discorria el riu, situada per sota del traçat del túnel».

511 Eduard Maristany i Gibert (Barcelona, 1855-1941) era net de Manuel Gibert i Sans, que havia estat president durant dues dècades de les companyies de Barcelona a Mataró i Barcelona a França per Figueres. El 1881 ingressa com a enginyer en la Divisió de Ferrocarrils de l'Estat a Barcelona, des de la qual mantingué contactes amb la línia de Vilanova per a la validació dels diferents trams. El 1885 passa a TBF amb el càrrec esmentat, ascendint

posteriorment a gerent de la Xarxa Catalana de MZA i finalment a director general de MZA el 1908. Entre les seves obres destaca la del túnel de l'Argentera, obra de tal magnitud que el va fer mereixedor del títol de marquès de l'Argentera el 1918. Ordenà construir l'actual Estació de França de Barcelona i fou decisiu en la ubicació dels grans tallers de manteniment ferroviaris a Vilanova, on la plaça de davant de l'estació duu el seu nom. Tingué propietats importants a Vilanova i a Ribes.

512 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 03/03/1886. ANC.

513 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 05/03/1886. ANC.

514 Llibre d'actes de la Companyia. Junta general del 05/03/1886. ANC.

515 MFC i BMVB.

516 *La Vanguardia*, 07/03/1886. La junta de TBF era per a l'1 d'abril del 1886.

517 Llibre d'actes de la companyia. Consell del 06/03/86. ANC.

518 Ídem, 08/03/1886.

519 Ídem, 13/03/1886.

520 Ídem, 20/03/1886.

521 Ídem, 29/03/1886.

522 Llibre d'actes de TBF. Consell extraordinari del 02/03/1886. ANC.

523 Ídem, 30/04 i 07/05/1886.

524 Carta de Josep A. Milà a Gumà, 02/02/1886. Arxiu MGR.

525 Cartes de Balaguer a Gumà, 12, 15 i 16/02/1886. Arxiu MGR.

526 Ídem, 20/02/1886. Arxiu MGR.

527 Carta de Gumà a Balaguer, 09/03/1886. BMVB.

528 Carta de Balaguer a Gumà, 12/03/1886. Arxiu MGR.

529 Cartes de Claudi Planàs i Eduard Maristany a Gumà, 04/04/1886. Arxiu MGR.

530 Llibre d'actes de la companyia. Junta general del 10/04/1886. ANC.

531 Carta de Bru Cuadros a Sebastià Gumà, 30/04/1886. Arxiu MGR.

532 Cartes de Gumà, des de Madrid, al fill Sebastià, 13 i 14/05 i 15/07/1886. Arxiu MGR.

533 Carta de Carlos Cardenal, llavors cap dels Serveis Tècnics dels Directes, a Gumà, 14/05/1886. Arxiu MGR.

534 Cartes de Joaquim a Gumà, 15 i 25/05/1886. Arxiu MGR.

535 Anunci a *La Vanguardia*, 01/06/1886.

536 Cartes de Gumà a Sebastià, 17, 19 i 22/08/1886. Arxiu MGR.

537 Carta de Gumà, des de Madrid, a Sebastià, a Barcelona, 16/10/1886. Arxiu MGR.

538 El projecte de ferrocarril a Filipines fou aprovat pel Govern espanyol l'any 1882. Sortí per primer cop a subhasta el 1885 i fou adjudicat l'1 de juliol del 1887 a l'única companyia presentada, l'anglesa presidida per Edmund Sykes Hett, amb un pressupost de 8.964.000 pesos i una subvenció estatal del 8%. S'havia d'acabar l'obra en quatre anys i, sense que progressés amb gaire decisió durant el domini espanyol, acabaren l'obra els americans. https://www.spanishrailway.com/

539 Carta de Gumà, des de Barcelona, a Sebastià, a Vilanova, 19/07/1894. Arxiu MGR

540 Carta de Gumà, des de Madrid, a Sebastià, 19/10/1886. Arxiu MGR.

541 Memòria de TBF del 1882 aprovada el 26/04/1883. MFC. Vilanova.

542 PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.*, pàg. 375.

543 Llibre d'actes de TBF. Consell del 27/07/1883. ANC.

544 Ídem, 06/06/1884.

545 Ídem, 21/11/1884 i altres.

546 *Diario de Tarragona*, 15/03/1885, en referència als Directes.

547 PASCUAL. *Los caminos... Op. cit.*, pàg. 441 i següents.

548 Llibre d'actes de TBF. Consell extraordinari del 02/03/1886. ANC.

549 Memòria de TBF del 1885, aprovada el 04/04/1886. MFC.

550 Llibre d'actes de TBF. Consell del 24/04/1886. ANC.

551 Projecte d'enllaç a Sant Vicenç de Calders, 30/04/1886. MFC.

552 Llibre d'actes de TBF. Consell del 14/05/1886. ANC.

553 Ídem, 15/10/1886.

554 Pascual. *El ferrocarril a Catalunya... Op. cit.*, pàg. 112.

555 Llibre dactes de TBF. Consell del 15/10/86. ANC.

556 Ídem, 05/11/86.

557 Ídem, 14/11/86.

558 Ídem, 15/11/86.

559 Instrument notarial amb data 06/06/1886 annex al llibre d'actes de TBF. ANC.

560 Llibre d'actes de TBF. Consells del 26/11, 24/12/1886 i 07/01/1887. ANC.

561 Sessió del 26/11/1886. Llibre d'actes del consell de TBF. ANC.

562 Ídem, 03/12/1886.

563 Memòria de TBF del 1886. MFC.

564 Una carta del germà Joaquim del 5 de desembre del 1887, tot i l'equívoc, demostra que no tothom hi perdé: «estic al corrent que TBF canviarà tres títols dels Directes de mil pessetes per dos de nous de 475 pessetes, és a dir, de 3.000 passen a 950 pessetes, amb la promesa de pagar vint pessetes anuals de beneficis. Tinc trenta Directes comprades al 10% (cotització del gener del 1886), encara hi guanyo».

565 Carta de Soler Morell a Gumà, 29/01/1887. Arxiu MGR.

566 MARTÍNEZ. *El Banc... Op. cit.*, pàg. 52 i següents.

567 Ídem, pàg. 85.

568 PASCUAL. *El ferrocarril... Op. cit.*, capítol 3.1.1.

569 *La Vanguardia*, 30/04/1887.

570 Ídem, 05/07/1893.

571 ALBERICH, Joan. Ponència a la Jornada Ferroviària de Móra la Nova, 04/10/2019.

572 *La Vanguardia* del mateix dia, en un extens reportatge, informava de la inauguració i repassava les vicissituds i detalls dels nous trams de la línia fins a Saragossa.

573 Malgrat que a les bases de fusió del març del 1886 encara s'esmenta la construcció fins a Madrid, amb anterioritat el Consell dels Directes evidenciava la seva impossibilitat en la sessió del 7 de maig del 1885. Llibre d'actes del Consell dels Directes. ANC.

574 Segons *La Vanguardia* del 01/07/1894, a proposta de Maristany.

575 MARÍN CAYUELA, Josep. *Història de les instal·lacions ferroviàries de Vilanova i la Geltrú*. Vilanova i la Geltrú, 2016.

576 DIVERSOS AUTORS. *150 anys del ferrocarril de Tarragona a Martorell, 1865-2015*. Institut d'Estudis Penedesencs - Pagès Editors, 2015, pàg. 41.

577 MARÍN. *Op. cit.*, pàg. 69.

578 PASCUAL. *Los caminos... , Op. cit.*, pàg. 451.

579 Llibre d'actes de TBF. Junta general del 26/12/1897. ANC.

580 PASCUAL. *El ferrocarril... Op. cit.*, pàg. 187.

581 Cartes de Joaquim a Gumà, 14/05 i 15/07/1887. Arxiu MGR.

582 Nota de l'1 de maig del 1887 i carta de Joaquim a Gumà, 05/11/1887. Sebastià era empleat del Banc de Vilanova. Arxiu MGR.

583 MARTÍNEZ. *El Banc de Vilanova. Op. cit.*, pàg. 56.

584 Carta de Gumà a Sebastià, 15/01/1888. Arxiu MGR.

585 Cartes de Gumà, des de París i la Garriga, a Sebastià, 15 i 19/06/1888 i 07/08/1889. Arxiu MGR.

586 Carta de Gumà a Sebastià, 16/08/1888. Arxiu MGR.

587 Carta en anglès de Guillermo Shoolbred, en nom de Barcelona Tramway, a Sebastià, 08/10/1888. Arxiu MGR.

588 El Banc d'Espanya s'havia establert a Barcelona el 1874, al carrer Ample, en un edifici propietat de Manuel Girona, i el seu germà Ignasi en fou el primer director. Ambdós eren germans de Casimir Girona, que havia estat membre del Consell de VVB amb Gumà. Ignasi i Gumà compartien l'interès per les extraccions carboníferes al Baix Aragó o al Baix Ebre.

589 Cartes de Balaguer a Gumà, 05 i 12/03/1888. Arxiu MGR.

590 Nota del 08/08/88. Arxiu MGR.

591 MARTÍ. *Op. cit.*, pàg. 159. Al tancament tenia una potència productiva de 141 telers i 8.610 fuses.

592 Cartes de Gumà, des de Madrid, a Sebastià, 26/03 i 05/08/1889. Arxiu MGR.

593 Carta del sotssecretari d'Estat d'Itàlia a Gumà, 16/03/1890. Arxiu MGR.

594 Notaria d'Antonio Gallardo Martínez. Escriptura del 02/04/1904.

595 Carta de Xaudaró a Gumà, 27/09/1890, en què anuncia que al cap de pocs dies podrà convidar amics i companys a veure els plànols de la xarxa que projecta. Arxiu MGR.

596 Carta de Gumà a Sebastià, 06/05/1894. Arxiu MGR.

597 Carta de Planàs a Gumà, 16/03/1896. Arxiu MGR.

598 Carta de Xaudaró a Gumà, 08/06/1892. Arxiu MGR.

599 Ídem, 19/11/1895.

600 Carta de l'enginyer Pedro Manuel Gómez, des de Terol, a Gumà, 30/05/1898. Arxiu MGR.

601 Carta de Gumà, des de la Garriga, a Sebastià, 23/09/1898. Arxiu MGR. Habitualment, Gumà passa els estius en algun balneari, preferentment a la Garriga o a Sant Hilari, però també a Caldes de Montbui, Cardó i fins i tot al País Basc.

602 Carta de Sebastià a Gumà, 27/09/1898. Arxiu MGR.

603 Segons Fabro Esteban, Gema. *La estructura económica de la comarca (Cuencas Mineras de Utrillas) y la minería del carbón*. Gobierno de Aragón, 2014, i Wikipedia. La societat Minas y Ferrocarriles de Utrillas es va constituir el 1900, impulsada pel Banco de Crédito o Zaragoza i els germans Baselga, i es mantingué en funcionament fins a l'any 2002. Tingué tres períodes d'una gran activitat: del 1912 fins a la Guerra Civil, a causa de l'encairiment del carbó d'importació que comportà la Primera Guerra Mundial; del 1940 al 1958, i del 1973 al 1986, ja amb explotacions a cel obert i abastint les centrals tèrmiques construïdes a boca de mina per generar electricitat. El 1981 s'arribaren a extreure més de 5,2 milions de tones de mineral. La línia de ferrocarril d'ample mètric i 127 quilòmetres de longitud d'Utrillas a Saragossa s'inaugurà el 1904 i es cancel·là el 1966.

604 Carta de l'enginyer Evaristo Barandarian, Terol/Madrid, a Gumà, 01/04/1897. Arxiu MGR.

605 Carta de Gumà a Sebastià, 18/01/1907. Arxiu MGR.

606 Amb motiu d'aquesta inauguració, l'alcalde de Casp, Bernardo Pellón, escriu a Gumà donant-li les gràcies i li reitera l'agraïment de la vila a pesar de les vicissituds i contrarietats de la vida i la societat. Des de llavors, un cèntric carrer d'aquesta ciutat duu el seu nom: «Calle de Gumá, Don Francisco».

607 Cartes de Gumà a Sebastià, 19 i 20/03/1894. Arxiu MGR. En una entrevista al *Diari de Vilanova* del 12/12/1981, Isabel Gumà Carreras, neta de Gumà, diu que aquest era molt familiar i que acostumava a convidar a dinar els nets de les diferents branques.

608 ALTADILL. *Francesc Gumà... Op. cit.*, pàg. 186, i Arxiu MGR.

609 Carta de Xaudaró a Gumà, 27/05/1897. Arxiu MGR.

610 Carta de Gumà, des del balneari de Cardó, a Sebastià, a Barcelona, 27/7/1899: «No tinc prou espai a l'habitació i no podré pintar». Posteriorment hi ha altres referències. Arxiu MGR.

611 Carta de Gumà, des de Cardó, a Sebastià, 17/08/1899. Arxiu MGR.

612 Cartes de Joaquim a Gumà, 1892-1897. Arxiu MGR.

613 Carta de Puig, des de Nova York, a Gumà, 23/03/1897. Arxiu MGR.

614 Carta de Joaquim a Gumà, 12/02/1898. Arxiu MGR.

615 Ídem, entre 19/02/1898 i 20/01/1899. Arxiu MGR.

616 MARTÍNEZ. *El Banc de... Op. cit.*, pàg. 87.

617 Carta de Gumà a Sebastià, 02/03/1907, entre d'altres. Arxiu MGR.

618 Cartes de Gumà a Sebastià, a Vilanova, 17/08 i 11/10/1901. Arxiu MGR.

619 Carta de Joan Braquer a Gumà, 12/12/1901, i agraïment d'aquest amb data 17/12/1901. Arxiu MGR.

620 Carta de Gumà a Sebastià, 05/09/1901. Arxiu MGR. Curiosament, en aquest arxiu que guarda correspondència de la família des de la dècada del 1820 fins a la del 1910, manca la que hauria de correspondre a l'any 1900 i que ens podria donar pistes del possible protagonisme en les negociacions amb Pirelli.

621 SOLER. *El ferrocarril i Vilanova... Op. cit.*, pàg. 66 i 82.

622 CABLES PIRELLI. *Pirelli: 90 anys innovant a Espanya*. 1992, pàg. 20. Citat per Raimon Soler.

623 TUBAU. *90 anys de Pirelli... Op. cit.*, pàg. 37 i seg.

624 Davant el notari Urgellés el 19 d'abril. Per carta de Soler a Gumà –08/01/1887, Arxiu MGR–, sabem que aquest li anunciava que en el pròxim consell del banc es «presentaran unes proposicions meves per liquidar el meu préstec al banc».

625 MARTÍNEZ. *El Banc... Op. cit.*, pàg. 90.

626 MARÍN. *Història de les instal·lacions... Op. cit.*, pàg. 135.

627 Ídem, pàg. 85.

628 Ídem, pàg. 115.

629 SOLER. *El ferrocarril i Vilanova... Op. cit.*, pàg. 86 i 90.

630 Expedient a la BMVB.

631 SOLER. *El ferrocarril i Vilanova... Op. cit.*

632 Ídem, pàg. 74.

633 Cartes de Gumà a Sebastià del desembre del 1907. Arxiu MGR.

