

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'explotació 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 són 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
sarrianeu 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
diguei 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 societatari 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 positiviar 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 subscrivia, 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 carrilare i posant-lo en contacte amb Cels Xaudaró, que justament aquells mesos estava enllestit 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 carrilare 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 carrilare 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.