

## 4. El món dels negocis a Catalunya.

Al capítol anterior, hem tingut ocasió de veure l'actuació de les organitzacions representatives de diversos sectors econòmics catalans, tals com l'industrial, el de la propietat agrària i immobiliària i marina mercant i comerç. Al seu costat, però, trobem també un altre tipus de sectors econòmics, als que podem anomenar de manera genèrica com "el món dels negocis", organitzats més clarament com a empreses plenament capitalistes, amb les seves emissions d'accions que cotitzen en borsa, juntes generals d'accionistes i consells d'administració. Es tracta sobretot dels sectors de banca i ferrocarrils, que mantenen durant aquests anys un considerable procés d'expansió, molt especialment en el context de l'anomenada "febre d'or" de principis dels vuitanta.

Igual que en el cas de les corporacions econòmiques, aquests sectors es troben amb la necessitat de disposar de canals de comunicació permanent amb els centres de les decisions polítiques, per tal de traslladar-hi i fer efectives les seves demandes. I, igual que elles, dissenyen una estratègia d'actuació per tal d'assolir aquest objectiu. La principal diferència entre ambdós casos, és que el món dels negocis no exerceix aquesta comunicació a través d'organitzacions representatives d'un sector, sinó a partir dels propis consells d'administració de les companyies, que actuen amb algunes de les característiques de grups de pressió que hem vist en el cas de les corporacions.

En aquest capítol veurem l'evolució d'algunes companyies d'aquest món dels negocis a Catalunya; no pas totes, sinó aquelles que apareixen més significativament com a demandants de mesures concretes a les Corts (també a l'administració), relacionades amb els seus interessos. Veurem, en primer lloc, les empreses amb participació de l'anomenat *grup català*, incidint aquí molt especialment en els grans projectes de negocis colonials. I en segon lloc, les companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya (o amb projectes de construcció de noves línies). A continuació, veurem les seves vies d'actuació respecte els centres de decisió, a partir de tres apartats principals: relació amb el poder local, activitat envers Madrid i estratègia parlamentària de les companyies.

### 4.1. El *grup català* i els grans projectes colonials.

Amb el nom de *grup català* es coneixia a l'època un grup de financers catalans, amb seu d'operacions a Barcelona, que controlava diverses empreses de finances, ferrocarrils i negocis colonials. *El Consultor Financiero*, publicació periòdica especialitzada en economia i negocis, feia servir aquest terme el 1883; en referir-se a les societats controlades per aquest grup, es parla de *las Sociedades de crédito de esta Plaza, a que los franceses llaman el grupo catalán*<sup>1</sup>.

Com a membres més caracteritzats d'aquest grup, podem esmentar el marquès de Comillas, dos dels germans Girona i Agrafel (Manel i Jaume), Josep Ferrer i Vidal i Eusebi Güell i Bacigalupi, al costat d'altres personatges vinculats al grup, com Evarist Arnús, Josep Antoni Muntadas, Ramon Estruch i Ferrer, Joan Jover i Serra, Ferran Puig i Gibert, Isidor Pons i Roura i Josep Carreras i Xuriach. I com a empreses més directament controlades per ell, el BHC, la CT, la CGTF i la CFZPB; a partir de 1878, aquesta darrera és absorbida pel *Norte*, passant els membres del grup a tenir també una representació al seu consell

1. *El Consultor Financiero*, 24-1-1883, núm. 60, p.2.

d'administració. Altres companyies amb presència d'alguns membres del grup són el *Crédito Mercantil* (CM), el BB, la societat d'assegurances *La Previsión* (LP) i la d'obres públiques *Crédito General de Ferrocarriles* (CGF). Així, per exemple, quan el 1883 mor sobtadament el marquès de Comillas, acumulava la presidència del BHC, CT, CGTF i CM, junt amb la vicepresidència del Norte. Després de la seva defunció, aquests càrrecs passen al seu fill, Claudio López, segon marquès de Comillas.

Tant Jaume Vicens Vives com Antoni Jutglar utilitzen en els seus treballs el terme *grup català*. Ambdós historiadors coincideixen en donar-nos una visió potser un xic exagerada del poder polític real del grup. Així, Jaume Vicens i Montserrat Llorenç s'hi refereixen en els següents termes: *Aquesta gent estava a la base de totes les possibles combinacions polítiques i econòmiques, sostenia Governos, obria bancs, imposava la seva voluntat a la Borsa i gairebé feia i desfeia en una època en què l'escepticisme ideològic de la massa deixava lleure a totes les activitats d'un caciquisme d'alta levita*<sup>2</sup>. Jutglar va més enllà encara i afirma: *Aquests homes participaven en el joc polític, feien i desfeien governos, obrien bancs, especulaven i, de fet, controlaven tot l'aparell d'un caciquisme paralizador*<sup>3</sup>. No hi ha dubte que les relacions d'aquest grup amb els diversos governs del període eren fluïdes i que les seves demandes eren molt ben ateses, però no sempre hi ha una satisfacció completa d'aquestes —com veurem als capítols següents— alhora que és un tant agosarat afirmar que la formació dels governs depengués principalment de la seva voluntat.

No obstant, la concentració de poder econòmic i d'influència política d'aquest grup és molt notable. Ens en dona un testimoni de primera mà Venancio González (serà ministre de Governació als governs Sagasta de 1881 i 1885), al debat parlamentari sobre l'emprèstit de Cuba que fou l'origen del BCH. Al·ludint a les condicions avantatjoses per al banc i al fet que bona part de les accions d'aquest estiguin en mans del *grup català*, afirma: *la paz aumentaría los ingresos si no hubiérais incurrido en el error de haber hecho de Cuba una factoría catalana, en el mero hecho de haber entregado la administración a una sociedad anónima, cuyas acciones han de estar en gran parte en poder de industriales catalanes*<sup>4</sup>.

Són tres les societats controlades pel grup que veurem de moment: el BHC, la CT i la CGTF, deixant la seva participació en empreses ferroviàries per als apartats següents. Aquestes tres societats constitueixen el que Martín Rodrigo anomena com a *dimensió colonial de la seva activitat empresarial*<sup>5</sup>. Totes tres societats depenien notablement de la legislació econòmica i, encara més concretament, de la legislació que afectava Ultramar.

#### **4.1.1. El Banco Hispano-Colonial.**

El BHC, creat el 1876 per afrontar l'emprèstit a l'Estat amb destí a la guerra de Cuba, significà una operació de dimensions molt ambicioses dins del panorama d'entitats financeres d'aquests primers anys de la Restauració.

---

2. VICENS; LLORENS: *Industrials ...*, p.128.

3. JUTGLAR: *Els burgesos ...*, p.209 i seg.

4. DSC, legislatura de 1876-77, 21-12-1876, núm. 151, p.4233.

5. RODRIGO, Martín: "Iniciativa empresarial i negoci colonial: el primer marquès de Comillas", 1995, p.135.

#### 4.1.1.1. El context financer.

Existien fins aleshores diversos establiments financers, orientats majoritàriament a inversions en els sectors ferroviari, assegurances, serveis, deute públic i operacions amb l'Estat. María Teresa Costa<sup>6</sup> ha assenyalat la presència destacada de capital estranger en aquesta mena d'establiments que, no obstant, es fa menor a partir dels anys seixanta, per la dissolució d'alguns d'ells, com ara la *Sociedad Española Mercantil e Industrial* o la *Compañía General de Crédito*. La *Sociedad de Crédito Mobiliario Español*, creada als anys cinquanta i estretament vinculada al *Crédit Mobilier* dels francesos Pereire, apareix com a un dels establiments més importants d'aquests anys. Va tenir una important participació en la *Norte* i en el *Ferrocarril de Córdoba a Sevilla*, així com en l'asseguradora *El Fénix Español*, la *Compañía del Gas de Madrid* i el BHE. Va fer també operacions amb el Govern espanyol i amb l'Ajuntament de Madrid. Interessa destacar que va mantenir també relació amb el *grup català*, invertint en la CT i en la CGTF.

Altres companyies a tenir en compte, deixant de banda de moment les catalanes, són la *Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento* i el BPU, ambdues molt vinculades als negocis del valencià marquès de Campo, la primera sobretot en la *Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona* (SFAVT) i la segona en els negocis ultramarins del marquès (línies de navegació, tabacs de Filipines). També, el BC i la *Sociedad de Crédito Mercantil e Industrial*, que subscriueixen accions del BHC en el moment de l'emprèstit de 1876, i el BEH, que participa en emissions d'obligacions del Tresor de Cuba. Això sense oblidar el BE, que a partir de 1874 detecta el monopoli en l'emissió de bitllets i reorganitza la seva implantació territorial obrint delegacions a cada capital de província i absorbint algunes entitats financeres locals.

Pel que fa a Catalunya, un dels trets més remarcables d'aquests anys és l'aparició de gran quantitat de nous establiments en el context de la "febre d'or" de principis dels vuitanta, molts d'ells de vida curta, però d'altres amb una trajectòria posterior més llarga, com ara el Banc de Sabadell. Tedde de Lorca ha comptabilitzat fins a vint-i-nou nous bancs o societats de crèdit creats entre 1881 i 1882, dels quals 17 correspondrien a la ciutat de Barcelona i 12 a altres poblacions catalanes<sup>7</sup>.

La gran quantitat d'entitats financeres creades durant l'auge especulatiu de principis dels vuitanta, unida a les ja existents anteriorment, ens dona un balanç de diversitat d'establiments, amb una composició i activitat diversificades. Així, trobem des de la banca familiar, amb noms com Arnús, Jover, Mas Sardà i Garriga Nogués, a la banca de capital estranger, com la sucursal de Barcelona del *Crédit Lyonnais* francès, i entitats orientades cap el sector assegurances, com el *Banco Vitalicio de Cataluña* (BVC), el *Banco Nacional de Fomento* i LP (vinculada al *grup català*), o establiments especialitzats en un sector econòmic, generalment les obres públiques, com ara la SCGC (veurem més endavant la seva relació amb el ferrocarril de Sant Joan de les Abadeses i amb la companyia de canalització de l'Ebre), *Banco de Cataluña* (BCA) *Banco de Préstamos y Descuentos*, *Banco Ibérico*, *Crédito Marítimo* i *Sociedad de Crédito y Docks* (SCD), això sense oblidar els banc locals, com el ja

6. COSTA: *Financiación ...* Veure també TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes ...*; TORTELLA CASARES, Gabriel: "La evolución del sistema financiero español de 1856 a 1868", 1970.

7. TEDDE DE LORCA, Pedro: "La banca privada española durante la Restauración (1874-1914)", 1974, quadre IV-8, p.272. Veure també TAFUNELL SAMBOLA, Javier: *La Bolsa de Barcelona y las fluctuaciones económicas (1875-1886)*. Memoria de licenciatura, 1983; ROSÉS, Joan Ramon: "La banca catalana: de la febre d'or a la crisi, 1866-1914", 1991; SUDRIÀ, Carles: "La banca privada espanyola en el segle XIX", 1996.

esmentat de Sabadell, els de Vilanova i la Geltrú, Terrassa, Manresa, Mataró, Girona, Lleida i altres.

El BB i el CM mereixen ser esmentats amb més deteniment, per la seva molt estreta vinculació amb alguns dels membres del *grup català*. El primer, constituït als anys quaranta per *Girona Hermanos, Clavé y Compañía*<sup>8</sup>, i dirigit durant seixanta anys per Manel Girona, va ser un dels principals punts de referència en el sistema bancari català durant tota la segona meitat del XIX. Segons Tortella, se'l pot considerar el primer banc comercial espanyol no oficial del segle XIX<sup>9</sup>. Va ser també un banc d'emissió, fins la legislació de 1874, que n'atorgava al BE el monopoli, obrí sucursals en alguns punts de Catalunya i Balears, restringí la possessió d'accions en mans dels accionistes a un 2% del total i capejà les successives crisis financeres. A partir de 1874 i un cop vista la dificultat de recuperar el privilegi d'emissió de bitllets, rebutjà la possibilitat de fusionar-se amb el BE i reestructurà la seva activitat. Participà amb una forta quantitat en l'operació de l'emprèstít de Cuba de 1876, que donaria pas a la creació del BHC, així com en altres operacions amb l'Estat i amb l'Ajuntament de Barcelona. Reclamà la modificació del Codi de Comerç, en la part relativa a les suspensions de pagaments, aspecte aquest del que se n'havia ressentit en diverses ocasions.

Entre els seus directius, podem esmentar en primeríssim lloc el ja al·ludit Manel Girona i Agrafel (al que veurem amb més deteniment als capítols següents), personatge clau del món dels negocis del període, present als consells d'administració de les companyies del *grup català*. Altres directius que ho són al mateix temps d'altres companyies del *grup català* són Josep Maria Serra, Joan Jover i Serra, Joaquim Jover i Costas, Josep Estruch i Comella, Josep Antoni Muntadas i Josep Clot i Baradat. Entre la resta de consellers, podem esmentar també a Manel Roig i Estalella, Josep Amell i Carbonell, Antoni Brusi i Mataró (marquès de Casa Brusi), Nonit Plandolit, Antoni Roger i Vidal i Emili Juncadella i Oliva, els tres darrers membres també del consell d'administració del FMSJA, i tots plegats vinculats a altres companyies del món de la banca i dels ferrocarrils.

Pel que fa al CM, cal destacar sobretot que es trobava a la base dels negocis del marquès de Comillas, i per tant del *grup català*, abans de l'aparició del BHC. Fundat el 1864, constituí un dels principals bancs de Barcelona en volum del seu actiu. Entre els seus directius, cal destacar sobretot l'esmentat marquès de Comillas, personatge central del món dels negocis de l'època, junt amb Josep Ferrer i Vidal, a qui ja hem tingut ocasió de veure en la seva condició de president de l'IFTN i que retrobarem als capítols següents en la seva condició de senador (igual que el marquès); personatge pertanyent del món industrial però igualment present al món dels negocis i, en especial, a les companyies del *grup català*. El CM mantingué relació amb el BHC, interessant-se també en empreses de ferrocarrils i d'assegurances, així com en les mines d'Aller, propietat del marquès de Comillas.

#### **4.1.1.2. El banc entre 1876 i 1885.**

Abans d'endinsar-nos en l'anàlisi de la trajectòria del banc, pot ser útil recordar les operacions financeres practicades amb el Govern en forma d'emprèstits destinats a Cuba

---

8. Al capítol dedicat als aspectes biogràfics dels parlamentaris catalans, tindrem ocasió de veure amb més deteniment els germans Manel i Jaume Girona i Agrafel. Per a l'altre soci, Joan Baptista Clavé i Vidal, veure SOLÀ I PARERA, Àngels: *L'èlit barcelonina a mitjan segle XIX*. Tesis doctoral, setembre 1977, p.360-362.

9. TORTELLA: *Los orígenes ...*, p.36.

—que es troben de fet a l'origen de la creació del banc— que ja hem tingut ocasió de veure al capítol dedicat a la política econòmica del període.

Recordem que el 5-8-1876 hi ha un primer avenç de diners, fet pel grup de financers d'Antonio López al Govern (els personatges que apareixen nominalment en aquesta operació són el marquès de Vinent, Rafael Cabezas, Manuel Calvo i Francisco Sepúlveda, més el propi López), amb destí a les despeses extraordinàries provocades per la guerra de Cuba. Aquest avenç es considerava a compte d'un emprèstit definitiu, per al qual el Govern es comprometia a convocar una mena de concurs públic. Recordem també, que en aquesta ocasió el Govern actua pel seu compte, sense presentar l'operació a l'aprovació prèvia de les Corts. La convocatòria de concurs es fa efectiva per la RO de 27-8-1876 i la de 30-9-1876 adjudica l'operació al mateix grup d'Antonio López. El 12-10-1876 se signa l'escriptura pública entre el Govern i el grup López, amb les condicions definitives de l'operació. Interessa destacar aquí que tant en el primer avenç com en les condicions definitives, apareixen unes clàusules força avantatjoses per als prestadors, que queden obligats —i això és important de cara al tema que ens ocupa— a constituir-se en societat. Per això, el 30-10-1876 es constituí a Barcelona el BHC<sup>10</sup>, pensat totalment per afrontar l'emprèstit. La RO de 7-12-1876 traslladava al banc els drets i accions dels contractants nominals de l'emprèstit.

La quantitat negociada podia anar dels 15 als 25 milions de pesos (75 a 125 milions de pessetes, 450.759,08 a 751.265,13 euros), segons les necessitats del Tresor de l'illa i en etapes successives, fins als 10 anys en què es fixava la durada de l'emprèstit. El banc passava a tenir una participació directa en la recaptació de les duanes de Cuba, amb dret a intervenir fins i tot en la política de personal del ram i a ser consultat davant de qualsevol alteració de l'aranzel de Cuba. Si la xifra prestada era de 15 milions, el banc tenia dret a recaptar un 40% de l'augment dels ingressos per renda de duanes de Cuba, agafant com a base els darrers semestres; si la xifra arribava a 20 o a 25 milions, els percentatges s'elevarien a un 45 i un 50% respectivament. Es fixava un interès anual del 10% més un 2% afegit per conceptes varis. Les accions del banc tindrien avantatges fiscals.

Tal cúmul d'avantatges fa que Venancio González —a qui hem vist una mica més amunt— exclami al Congrés: (...) *se entregan esas rentas [de aduanas] por completo a una sociedad anónima, a unos mercaderes desconocidos, como lo serán dentro de poco los interesados en esa operación, en una suma que importa tres veces el presupuesto de la Península; y no se limita a una mera hipoteca sancionada en un contrato, sino que se entrega la intervención, la recaudación, y estoy casi por decir la isla*<sup>11</sup>.

I és que realment, i a més de les altres disposicions avantatjoses per al banc contingudes en l'emprèstit, el fet d'intervenir en la renda de duanes de l'illa, li atorgava una posició preeminent en l'administració colonial. Per a Martín Rodrigo, aquestes atribucions fins i tot anirien en detriment de la mateixa governabilitat de l'illa per l'administració espanyola: *Alguna de les atribucions pròpies d'un Estat —com són la política aranzelària i la gestió de les duanes— van quedar en mans del Banc, condicionant un dels principals elements de qualsevol política colonial com és l'apropiació d'excedents de la colònia per mitjà de la fiscalitat. Des d'aquell moment —i fins la pèrdua de sobirania espanyola sobre la Gran Antilla— l'Hispano Colonial tindria un control absolut sobre la principal font d'ingressos de l'administració colonial, impedit alhora la viabilitat de qualsevol pressupost a l'illa*<sup>12</sup>.

10. Registre Mercantil de Barcelona, full núm. 2304: "Banco Hispano-Colonial".

11. DSC, leg. 1876-77, 15-12-1876, núm. 146, p.4085.

12. RODRIGO: "Els condicionaments ...", p.31.

Un altre aspecte que preocupava a la minoria constitucional de les Corts, era el perill d'estrangerització del banc i, de retruc, d'una part fonamental de l'administració de l'illa com era el sistema duaner. En aquest sentit, el ministre interí d'Ultramar, Cristóbal Martín de Herrera (després en serà el titular), ha de donar extenses explicacions al Congrés sobre les garanties adoptades pel Govern per impedir aquesta possibilitat d'estrangerització del banc. El ministre explica que l'article 8è de l'escriptura de fundació d'aquell estableix que el seu capital no ha de perdre mai la seva nacionalitat espanyola. El 13è, a més, estableix que la Junta Directiva creada en el moment de la seva fundació, tota ella d'espanyols, ha de ser la mateixa, sense variacions, mentre duri l'emprèstit. També afirma que a la RO de 30-9-1876, d'adjudicació de l'operació al grup d'Antonio López, es reconeix sols les persones que nominalment havien intervingut en el primer avenç de 5-6-1876, essent el traspàs d'aquesta concessió al BHC objecte d'un reial decret específic, el de 7-12-1876<sup>13</sup>.

Fora de les Corts, el món de les corporacions econòmiques catalanes veu l'operació de l'emprèstit sense especial bel·ligerància en un sentit o altre; tan sols hi ha una certa preocupació pel fet que si finalment el Govern accedís a la petició dels naviliers d'establir el cabotatge amb les Antilles, això xocaria amb els interessos del banc, que desitjaria evitar un descens dels seus ingressos en concepte de renda de duanes<sup>14</sup>.

En un altre ordre de coses, la base 13a de l'escriptura de 12-10-1876, preveia que el Govern informaria a les Corts de l'operació (no que en sol·licitaria l'autorització). Quan aquesta ja està tancada, el ministre d'Ultramar, Adelardo López de Ayala, adreça un missatge oficial a ambdues cambres tot informant dels resultats de l'operació i adjuntant la documentació corresponent. Poc després, sol·licita de les Corts l'aprovació d'un projecte de llei en el que es fixava la garantia eventual de la nació per a l'amortització i interessos de l'emprèstit. Serà la llei de 13-1-1877.

En la Junta General d'accionistes de març de 1878, presidida per Manel Girona i en la que el banc aprofita per fer un balanç de l'activitat de l'entitat des de la seva fundació, s'informa els assistents de les successives ampliacions de l'emprèstit, fins assolir la xifra màxima prevista<sup>15</sup>. Aquests increments, tal com es preveia al contracte, varen elevar també el percentatge de retenció del banc en els ingressos per renda de duanes de Cuba, fins arribar el 50%, màxim previst. D'altra banda, les RO de 21-6-1877 i de 27-7-1877 establien la declaració d'efectes públics per a les accions i obligacions del banc.

En la primera subscripció d'accions del BHC, podem distingir tres grans procedències dels capitals aplegats en aquesta important operació: Barcelona, Madrid i Cuba. Entre les principals societats de Barcelona que hi intervenen, podem esmentar la naviliera *A. López y Cía.* (antecessora de la CT), el BB i la SCGC i entre els particulars, Manel Girona, Evarist Arnús, Josep Ferrer i Vidal, Joan Jover i Serra i Ramon Estruch i Ferrer. El BC, presidit per Jaume Girona, és l'únic accionista madrileny, mentre que a Cuba ho és també *A. López y Cía*, fet que atorga a aquesta societat i al seu propietari una més que destacada presència

---

13. DSC, leg. 1876-77, 18-12-1876, núm. 149, p.4170.

14. Veure, per exemple, *Fomento de la Producción Española*, núm. 8, 2-9-1876, article "Las aduanas de Cuba hipotecadas", p.158-161.

15. BHC: *Memoria ... 23-3-1878*, 1878.

dins del nou banc<sup>16</sup>. Per fer front a la darrera part de l'emprèstit, el banc contreu un préstec amb el duc de Santofña i un altre amb la *Banque de Paris et des Pays Bas*<sup>17</sup>.

El BHC tenia la seva seu a Barcelona, amb un comitè a Madrid, encarregat de les gestions amb el Govern, i també una Junta Delegada a L'Havana, encarregada sobretot de les recaptacions de les duanes de l'illa. Entre els consellers del banc d'aquest any i dels següents, trobem bona part dels membres del *grup català*: el marquès de Comillas i el seu fill Claudio, Manel Girona, Josep Ferrer i Vidal, Eusebi Güell, Ferran Puig, Joan Jover, Ramon Estruch, Isidor Pons, Josep Carreras, junt amb altres importants homes de negocis de l'època, com el marquès de Campo (durant un breu temps i tot i ser competidor en l'adjudicació d'aquest servei), Manuel Calvo, Rafael Cabezas, Francisco Sepúlveda, el marquès de Vinent, Josep Maria Serra, el marquès de Salamanca (José de Salamanca), Antoni Borrell i Folch, Josep Canela i Raventós, Antoni Juncadella i Oliva, Manel Arnús i Fortuny (nebot d'Evarist), Pedro de Sotolongo i altres. No cal dir que molts d'aquests personatges coincideixen en els consells d'administració d'altres companyies del món dels negocis, tals com la CFZPB, el *Norte*, la CT, CGTF, BB i altres.

Ja hem vist al capítol de política econòmica els següents episodis relacionats amb els emprèstits de Cuba: l'operació de 1878 amb el BEH i la rescissió de l'emprèstit amb el BHC amb una nova operació, el 1880. Aquí cal afegir que el més remarcable d'aquesta darrer episodi, és que el propi BHC participa molt directament en la nova operació. Així doncs, a la Junta extraordinària d'accionistes de 25-10-1880 s'aprova la rescissió del contracte, la participació del propi banc en l'operació i, al mateix temps, procedir a una reestructuració completa de l'entitat i a la reforma dels seus estatuts. A l'informe presentat als assistents a aquesta junta, el consell d'administració fa la següent valoració de l'operació:

Grave y trascendental era la resolución que el Consejo había de adoptar. Si declinaba la honra que el Gobierno dispensaba a la Sociedad, al aceptar su activa mediación en la operación de más cuantía que en estos años se ha efectuado en España, corría el riesgo de que la combinación fracasara y quedara pendiente la rescisión, que tan recomendada le estaba por la Junta general. El aceptarla, suponía un éxito feliz y, además, traía consigo la prórroga de la existencia social por muchos años.

Meditó el Consejo tan arduo negocio con la detenida reflexión que merecía, y pesando en su ánimo las consideraciones de la conveniencia social bajo todos sus aspectos, decidió intervenir la emisión. Apoyóse para adoptar este acuerdo en que el nuevo Empréstito era indispensable para llevar a efecto la rescisión; que autorizado por una Ley solemne, ampliamente discutida, revestía sólidas garantías, toda vez que a su cumplimiento quedan afectas todas las rentas de la Isla de Cuba, y, especialmente, la de Aduanas, cuya recaudación ingresa directamente en poder de la Sociedad, y que goza, además de la garantía subsidiaria de la Nación<sup>18</sup>.

Així doncs, el 12-6-1880, representants del banc signen conjuntament amb el nou ministre d'Ultramar, Cayetano Sánchez Bustillo (que no gaire després apareix com a conseller de la CGTF) el contracte de rescissió de 1876 i, al mateix temps, el nou contracte per a l'emissió de bitllets hipotecaris del Tresor de l'illa de Cuba.

A Barcelona participa de l'operació el propi BCH i a Madrid el BH i el BC. Aquesta nova operació va significar un replanteig complet de l'activitat del banc. Si el contracte de 1876 havia comportat la necessitat de creació d'una entitat que en respongués i que quedés

16. Sobre els principals accionistes fundadors del BHC, veure RODRIGO: "Els condicionaments ...", p.31; CABANA, Francesc: *La burgesia catalana. Una aproximació històrica*, 1996, p.70.

17. BANCO HISPANO-COLONIAL: *Segundo ejercicio social. Memoria leída en la Junta General ordinaria de accionistas del 30 de Enero de 1879, presidida por el Excmo. Sr. D. Antonio López, Presidente del Consejo de Administración*, 1879. Veure també BHC: *Tercer ejercicio social. Memoria leída en la Junta General ordinaria de accionistas del 3 de Enero de 1880, presidida por el Excmo. Sr. D. Manuel Girona y Agrafel, Vice-presidente del Consejo de Administración*, 1880.

18. BHC: *Memoria ... 25-10-1880*, p.8-9.

l·ligada a ell, el de 1880 independitza el banc i la seva actuació d'aquests compromisos, obrint les portes a tota mena d'actuacions en molt diversos sectors. Així, a la Junta extraordinària d'accionistes esmentada anteriorment, la directiva planteja reformar els estatuts *con un amplio criterio, que permita el desarrollo de la Sociedad, colocándola en aptitud de emprender importantes operaciones y de ser poderosa palanca que impulse los elementos de la riqueza pública en sus múltiples manifestaciones*<sup>19</sup>.

D'aquesta manera, els nous estatuts preveuen uns objectius molt amplis, que queden fixats a l'article segon del reglament. Es preveu la possibilitat d'iniciar tota mena d'activitats financeres, agrícoles, industrials, comercials, immobiliàries, d'obres públiques, la subscripció d'emprèstits amb el Govern o amb les administracions locals i l'arrendament del cobrament d'impostos, tant directament per part del banc, com a través de col·laboracions amb altres establiments i a qualsevol lloc de l'estat espanyol, d'Ultramar i de l'estranger<sup>20</sup>. La Junta General aprova aquesta reorientació de l'activitat del banc, així com una ampliació de capital per fer-hi front.

D'altra banda, el banc fixa el seu domicili social a Barcelona, amb la possibilitat d'establir sucursals, comitès o delegacions on cregui convenient. Es preveu que els membres del consell d'administració exerciran el càrrec mentre no dimiteixin i que no cal cobrir les vacants obligatòriament, sempre i quan el nombre de consellers propietaris no baixi de 12 i el de suplents de 6. Dos o tres vocals del consell d'administració més el director gerent formaran una comissió executiva.

Sis dies després de la Junta extraordinària de 25-6-1880, concretament el 31-10-1880, el banc celebra la seva Junta General ordinària d'accionistes. En ella es planteja que l'endemà, l'1 d'octubre de 1880, el banc comença una nova etapa<sup>21</sup>.

Als anys següents, i molt especialment el 1881, en el context de la "febre d'or" l'activitat del banc es diversifica, atorgant una molt especial atenció als sectors de banca, ferrocarrils i negocis colonials. Així, el trobem present en la creació de la CT i de la CGTF, que constitueixen altres puntals empresarials del *grup català* i que veurem amb més deteniment tot seguit. També del CGF, de Madrid, societat creada el 1881 i orientada cap la construcció de ferrocarrils afluents de les línies principals i tramvies i carreteres que possessin en contacte les zones que encara no disposaven de ferrocarril. Participà en societats com el CM, el BC, el Norte i la *Compañía de los Ferro-carriles de Asturias, Galicia y León* (CFAGL), a la que concedí un important préstec per a l'acabament de les obres. Va fer també noves operacions amb l'Estat.

El gener de 1883 mor el marquès de Comillas, principal artífex del banc i de les societats creades a partir d'ell, essent substituït pel seu fill Claudio en la direcció del banc i de les altres companyies. A la Junta General extraordinària d'accionistes de 18-5-1885, es varen reformar novament els estatuts i es va eixamplar el capital social<sup>22</sup>.

---

19. BCH: *Memoria ... 25-10-1880*, p.11.

20. BANCO HISPANO-COLONIAL: *Estatutos y Reglamento del ... Sociedad de crédito con domicilio en Barcelona, según escritura pública ante el notario D. Luis Gonzaga Soler y Pla en 30 de Octubre de 1880*, 1880.

21. BANCO HISPANO-COLONIAL: *Cuarto ejercicio social. Memoria leída en la Junta General ordinaria de accionistas del 31 de Octubre de 1880, presidida por el Excmo. Sr. D. Antonio López y López, Presidente del Consejo de Administración*, 1880.

22. Sobre aquesta etapa del banc, veure BANCO HISPANO-COLONIAL: *Quinto ejercicio social. Memoria leída en la Junta General ordinaria de accionistas, del 8 de Enero de 1882, presidida por el Excmo. Sr. D. Antonio López y López, Presidente del Consejo de Administración*, 1882; *Séptimo ejercicio social. Memoria leída en la Junta General ordinaria de accionistas del 10 de Marzo de 1884 presidida por el Excmo. Sr. D. Manuel Girona, vice-presidente del Consejo de Administración*, 1884; *Noveno ejercicio social. Memoria leída en la Junta general ordinaria de accionistas del 8 de Febrero de 1886 presidida por el Excmo. Sr. D. Manuel Girona, vice-presidente del Consejo de Administración*, 1886. BANCO HISPANO-COLONIAL: *Historial del ...*, 1943.



#### 4.1.2. La Compañía Trasatlántica.

En el capítol dedicat a la política econòmica del període, ja hem tingut ocasió de veure la creació de la CT, en el context de la concessió de la línia de vapors regulars a les Antilles subvencionats per l'Estat. En el procés d'obtenció de la línia subvencionada a les Antilles, cal tenir present en primer lloc l'activitat marítima anterior d'Antonio López. Ja als anys cinquanta opera a les Antilles, passant després a establir un servei de vapors-correu amb seu a Alacant i trajectes entre Marsella, Cadis i ports intermitjos. El 1857 (Cabana proposa 1861<sup>23</sup>) crea la *companyia A. López y Cía*. El 1862 (1859 segons Cabana) obtingué la concessió de la línia de vapors-correu entre la península i les Antilles. El 1863 aquesta línia tenia 8 vapors.

La guerra de Cuba, iniciada el 1869, va significar un increment notable del tràfic marítim, pels enviaments de materials de guerra i per les anades i tornades de tropes. El 1876, per exemple, López transporta amb urgència 25.000 soldats. Segons Cabana: *La guerra de Cuba va ser un gran negoci per a Antonio López*<sup>24</sup>.

L'1-6-1881 *A. López y Cía*, junt amb Pedro de Sotolongo i Josep Carreras, constitueixen a Barcelona la CT, a la que hem de veure com una continuació de la companyia precedent<sup>25</sup>. Pel RD d'1-9-1881, es traspassa a la nova companyia la concessió de la línia de les Antilles. Aquest reial decret matisa també que el gerent de la nova companyia ha de ser nomenat pel Govern, a proposta d'aquella. En morir Antonio López, el gener de 1883, ocupava el càrrec el seu gendre, Joaquín del Piélagu. Altres directius de la companyia, a més del propi marquès de Comillas, són Eusebi Güell, Manel Girona, Isidor Pons, Josep Carreras i Agustí Robert, junt amb Pedro de Sotolongo, Carlos de Eizaguirre i Francisco Sepúlveda.

Als anys següents, hi ha una gran competència entre la companyia i la naviliera del marquès de Campo, adjudicatària de la línia de vapors a Filipines i que havia optat també a la línia de les Antilles. Tenint en compte que el marquès de Campo pretenia invertir fortament a Filipines en el sector tabaquer, dificultava un tant els transports dels productes de la CGTF, empresa molt propera a la CT. Per això, el juny de 1882, la CGTF acordà l'adquisició de 4 vapors de 4.000 i 4.500 tones.

*La Banque de Paris et des Pays Bas*, una de les societats copropietàries de la CGTF, era francesa, i això provocava problemes d'abanderament. Per això, la CGTF va abanderar els seus quatre vapors a nom de la *Trasatlántica*, donant-li una opció de compra per quan la companyia volgués vendre'ls. La nova línia presentà uns vaixells millors que els del marquès de Campo, iniciant-se aleshores una dura guerra comercial entre ambdues empreses. Aquest servei de navegació propi de la CGTF, va ser deficitari per a la companyia durant l'exercici de 1883, però, no obstant, li assegurava la independència en les seves operacions comercials. La companyia de Filipines va decidir finalment cedir a la CT la gestió dels seus quatre vaixells, mitjançant un contracte en què la primera mantenia la seva propietat i cobrava 582.630 pessetes (3.501,68 euros)/any en concepte d'amortització, més un 7% d'aquesta quantitat d'interès anyal. La CT podia disposar com volgués d'aquests vaixells donant, però, prioritat a les necessitats de la CGTF.

Poc després, però, el marquès de Campo es va retirar de la línia de Filipines i també de la de les Antilles. Va traspassar a la CT la seva concessió i li va vendre 11 dels seus vapors. Ja fora del període analitzat, la CT, que ja tenia les dues línies ultramarines assegurades, va

23. Agafo les dates de GIRALT: *La Compañía ...* i RODRIGO: "Iniciativa empresarial ..." Veure també CABANA: *La burguesia ...*

24. CABANA: *La burguesia ...*, p.69.

25. Veure CT: *Consulta ...*

demanar al Govern l'exclusiva dels serveis intercontinentals per 20 anys, amb un increment de les subvencions. Aquesta petició, feta al Govern essent ministre d'Ultramar Germán Gamazo, i presentada a les Corts quan ja ocupava la cartera Víctor Balaguer, suscità a ambdues cambres una forta polèmica<sup>26</sup>, aprovant-se, no obstant, el juny de 1887.

#### **4.1.3. La Compañía General de Tabacos de Filipinas.**

Igual que en el cas de les empreses precedents, en els orígens de la CGTF hi ha una legislació econòmica que afecta les possessions d'Ultramar. En aquest cas es tracta del desestanc del tabac de Filipines, que també hem tingut ocasió de veure al capítol de política econòmica.

En aquest context, el 26 de novembre de 1881 es crea a Barcelona la CGTF. Els fundadors de la nova societat són el BHC, de Barcelona, la *Sociedad General de Crédito Mobiliario Español*, de Madrid, la *Banque de París et des Pays Bas*, de París, més Antonio López. A tots aquests fundadors els hem anat veient a les planes precedents. Del soci parisí, a més del préstec fet al BCH per afrontar el darrer tram del seu emprèstit de Cuba, podem afegir que havia participat en diverses operacions financeres a l'estat espanyol i que havia contribuït a la creació del BHE.

La companyia va fixar el seu domicili social a Barcelona, creant comitès delegats a Madrid i a París i, després, a Filipines. El consell d'administració constava de 24 membres: 11 a Barcelona, 7 a Madrid i 6 a Madrid, mentre que la Junta Delegada a Filipines comptava amb 4 vocals, que podien incrementar-se fins 6. Els estatuts de la companyia preveïen la reelecció dels seus consellers, un cop exhaurits els seus mandats reglamentaris<sup>27</sup>. Preveïen també la figura del director, de la comissió executiva de la companyia (integrada pel director i dos o tres vocals) i de l'administrador general a Filipines. La companyia defineix uns objectius d'actuació molt amplis, molt similars als del BHC i amb especial èmfasi en totes i cadascuna de les operacions relacionades amb el tabac de Filipines.

A la Junta General ordinària de 15-1-1883 s'informa dels treballs inicials fets durant el primer exercici social: adquisició de terrenys i de fàbriques de l'Estat, construcció d'una de nova, importació d'operaris tabaquers de Cuba, acopis de tabac i creació d'una flota pròpia (aspecte aquest que ja hem vist amb ocasió de la CT). La companyia adquireix diverses hisendes a Cagayan i La Isabela, amb 9.230 hectàrees en total. L'1-1-1883 el Govern cessa en el seu monopoli en l'elaboració del tabac i traspassa les seves fàbriques a Filipines, arrendant-ne tres la companyia, junt amb una quarta a un particular, alhora que en construeix una de nova a Manila. El 3-1-1883 comença el treball a totes elles, amb 10.000 operaris, segons dades del consell d'administració<sup>28</sup>.

Entre els seus directius, retrobem alguns dels noms que ja hem anat veient en les altres empreses del grup: el marquès de Comillas, Manel i Jaume Girona, Josep Ferrer i Vidal, Eusebi Güell, Isidor Pons, Josep Carreras, junt amb Pedro de Sotolongo, Aristides de Artiñano, Francisco Sepúlveda, representants dels inversors francesos i alguns polítics espanyols relacionats amb Ultramar (aspecte que veurem més detingudament una mica més

---

26. Veure *La Trasatlántica tal cual es. Recopilación de varios artículos y datos publicados por la prensa sobre la Trasatlántica y las nuevas subvenciones*, 1887.

27. COMPAÑÍA GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS: *Estatutos y reglamento de la ... Sociedad anónima, domiciliada en Barcelona según Escritura pública ante el Notario D. Luis G. Soler y Pla, en 26 de Noviembre de 1881*, 1881.

28. CGTF: *Primer ejercicio social ...*, 1883. Veure també GIRALT: *La Compañía ...* IZARD; Migel: "Dependencia y colonialismo: La Compañía general de Tabacos de Filipinas", 1974.

endavant). A més d'aquests directius, cal tenir presents alguns dels accionistes fundadors, per les fortes inversions realitzades en la compra d'accions. Són Evarist Arnús, els germans Vidal-Quadras, Ramon Estruch, Robert Robert, entre d'altres.

Als anys següents, la companyia va obrir agències comercials a Europa, especialment a Gran Bretanya, Països Baixos i Alemanya, on el tabac no estava estancat. Va començar a introduir-se també a Àsia i Oceania. D'altra banda, va intervenir en projectes com ara la instal·lació d'electricitat a Manila, dels tramvies que unien aquesta ciutat amb l'extraradi i en operacions immobiliàries del seu eixample urbanístic. Més endavant s'interessaria també per la navegació fluvial i interinsular, la instal·lació de dipòsits comercials, el refinament de sucre i la distribució d'esperit de vi. L'activitat complementària de més envergadura, però, va ser l'establiment d'una línia de vapors regulars amb la península, ja vista anteriorment<sup>29</sup>.

## 4.2. Les companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya.

Les companyies ferroviàries constitueixen l'altre gran bloc d'interessos empresarials que trobem com a demandants de mesures concretes a Govern i Corts. En aquest apartat veurem quines eren les companyies existents a Catalunya en aquests primers anys de la Restauració, tant les que ja tenien trams en explotació com les que els tenien encara en projecte.

### 4.2.1. El context ferroviari.

Des de l'establiment del primer ferrocarril, el Barcelona-Mataró de 1848, fins els inicis del període estudiat, el 1876, la construcció ferroviària havia anat creixent de manera continuada, amb un període àlgid des de finals dels anys cinquanta fins 1866 i un cert alentiment a partir d'aquesta data. Segons càlculs d'Aníbal Casares, els quilòmetres en explotació el 1856 serien 527, passant a 5.152 el 1866 i a 6.300 el 1876<sup>30</sup>.

Al capítol de política econòmica, ja hem pogut veure la legislació referent a aquest tema, així com el paper de les Corts i dels ministeris en les tramitacions necessàries a la concessió i explotació de ferrocarrils, pel que no cal insistir-hi.

Durant el període analitzat, són nombrosos els promotors que opten a la construcció de noves línies, especialment en el context de la *febre d'or*. En alguns casos, es tracta de la continuació de línies generals, encara a mig construir, mentre que en d'altres es tracta de línies secundàries, afluents de les primeres; de vegades són projectes que no arriben a reeixir fins anys més tard, mentre que en algunes ocasions no arriben a quallar mai. En qualsevol cas, en totes aquestes iniciatives de construccions ferroviàries, hi hem de veure la confluència de diversos factors. Per als promotors, sovint el negoci no estava tant en l'explotació regular d'una nova línia, com en les operacions possibles a partir d'ella: traspassos de concessions, moviments especulatiu en borsa, negocis de construcció i subministrament de materials. Però hi ha un altre factor no menys important a tenir en compte: la mitificació del ferrocarril com a sistema de transport terrestre imprescindible per al progrés. En aquest sentit, és relativament freqüent trobar entre la documentació de l'època

29. Veure COMPAÑÍA GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS: *Tercer ejercicio social. Memoria leída en la Junta General Ordinaria de Accionistas de 31 de Diciembre de 1885 presidida por el Excmo. Sr. D. Claudio López y Bru, Presidente del Consejo de Administración*, 1885.

30. CASARES ALONSO, Anibal: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, 1973, annex 2.

veritables apologies del ferrocarril com a element de civilització i de modernitat, com la que fa el promotor del ferrocarril directe Madrid-Barcelona en presentar el seu projecte: *el grado de cultura de un pueblo y el adelanto de su industria y de su agricultura están en relación directa con el número de kilómetros de vía férrea que posee*<sup>31</sup>. Aquest sentiment —com tindrem ocasió d'anar veient a les planes següents— és més viu encara en aquelles poblacions que havien quedat fora de les línies ferroviàries principals i maldaven per aconseguir una connexió amb elles.

Són diverses les companyies que participen en el procés de construccions ferroviàries descrit fins aquí. Amb el pas del temps, però, hi ha una successió de fusions i d'absorcions que fa que les línies existents es vagin concentrant en companyies més grans. Podem veure de moment algunes d'aquestes companyies, deixant per ara de banda les catalanes.

La *Norte* —ja vista anteriorment per la seva relació amb el *grup català*— apareix com una de les companyies més potents del període. Constituïda als anys cinquanta i vinculada al *Crédito Mobiliario Español*, les seves línies cobrien la franja nord peninsular. No tenia, però, línia directa entre Madrid i Saragossa. Respecte les línies catalanes, el 1878 incorpora la línia de Saragossa a Pamplona i Barcelona, el 1884 la Lleida-Reus-Tarragona, el 1886 la Granollers-Sant Joan de les Abadesses i el 1891 l'Almansa-València-Tarragona.

La *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid-Zaragoza-Alicante* (MZA) és l'altra gran companyia de l'època. Constituïda també als anys cinquanta i vinculada inicialment a la *Sociedad Española Mercantil e Industrial* (aquesta societat es dissol el 1868), les seves línies s'extenien pel sud peninsular i incloïa el tram Madrid-Saragossa. El 1889 incorpora la *Red Catalana*, que incloïa diverses línies catalanes (ho veurem tot seguit).

Entre la resta de companyies espanyoles, es pot esmentar la CFA. Cobria els trajectes entre totes les ciutats andaluses més importants, sense enllaços de la seva propietat amb València ni amb Madrid. Més tard és absorbida pel *Norte*.

Teresa Carnero, en el seu treball sobre la presència de capital estranger al dinou espanyol, posa l'accent en l'interès de les inversions estrangeres en la construcció ferroviària, especialment als anys cinquanta i seixanta. Segons Carnero, aquesta presència de capital estranger en la construcció de la xarxa principal, hauria imposat un model de traçat radial, amb línies confluents a Madrid. El seu interès hauria estat en col·locar en el mercat madrileny articles de consum procedents de centres productors francesos. Carnero contraposa aquest traçat a l'impulsat per les companyies ferroviàries catalanes, que resegueix el litoral i que respon a un tràfic comercial ja existent i que era possible estimular<sup>32</sup>.

A principis de 1876, les línies ferroviàries catalanes no es troben encara construïdes en la seva totalitat, ni les generals ni menys encara les secundàries. Durant els deu anys aquí analitzats, es completa una part d'aquestes construccions pendents, però hi ha algunes línies que no es completen fins finals de segle o, fins i tot, principis del següent. Podem donar una breu ullada de conjunt de la situació de les línies catalanes, deixant per als apartats següents una visió més detallada de cadascuna, així com de les companyies concessionàries<sup>33</sup>.

---

31. FERROCARRIL DIRECTO DE MADRID Y BARCELONA: *Datos en apoyo de la proposición de ley presentada al Congreso para la construcción de un ferro-carril, que partiendo de Madrid, pase por Molina, Calamocha, Montalbán y Caspe, y termine empalmado con el de Valls a Villanueva y Barcelona*, 1880, p.3.

32. COSTA: *Financiación* ..., p.162.

33. Per a una cronologia detallada de les construccions ferroviàries espanyoles, veure CASARES: *Estudio histórico-económico* ...; MINISTERIO DE FOMENTO. DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS: *Situación de los ferrocarriles en 1º de Enero de 1884*, 1884.

**-Línies de Barcelona a França.** Tant la de Mataró com la de Granollers, amb enllaç a Maçanet, es trobaven construïdes fins Girona. La posada en funcionament del tram Girona-Figuères es farà el desembre de 1877 i la seva continuació fins la frontera francesa el gener següent.

**-Línia de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses.** Es trobava construït el tram Granollers-Vic. Entre agost de 1879 i octubre de 1880 es posen en explotació, en successives etapes, els trams fins Sant Joan. El març de 1886 s'inaugura la continuació fins Barcelona (Llerona-Sant Martí de Provençals).

**-Línia de Mollet a Caldes de Montbui.** No entra en servei fins juliol de 1880.

**-Línia de Barcelona a Saragossa,** per Sabadell, Terrassa i Manresa. Es trobava construïda i en explotació en la seva totalitat.

**-Línia de Barcelona a Tarragona,** per Martorell. Es trobava també en explotació en la seva totalitat.

**-Línia de Barcelona a Sarrià.** En servei en la seva totalitat.

**-Línia de Lleida a Reus i Tarragona.** Es trobaven construïts i en servei els trams entre Tarragona, Reus i Borges. Entre setembre de 1878 i maig de 1879 entren en servei els trams restants fins Lleida.

**-Línia de Tarragona a València.** Es trobava en servei en la seva totalitat (el pont sobre l'Ebre havia estat el darrer tram per unir tota la línia).

**-Línia de Valls a Vilanova i Barcelona** i continuació del ferrocarril directe fins Saragossa i Madrid. El desembre de 1881 s'inaugura el tram Barcelona-Vilanova. Als anys següents, entren en servei els trams fins Valls i enllaços amb la línia de Barcelona a Tarragona, a Sant Vicenç de Calders, i amb la de Tarragona a Reus i Lleida, a Picamoixons. El juliol de 1884 entra en servei també el tram Roda-Reus (del projecte de ferrocarril directe). Ja fora del període estudiat, es construeixen els trams El Prat-La Bordeta, a l'extrem nord de la línia, i Reus-Marçà, a l'extrem sud.

**-Línia de Manresa a Guardiola de Berguedà.** El setembre de 1885 entra en servei el primer tram, Manresa-Puig-reig, però la línia no estarà definitivament finalitzada fins principis del segle XX (a tenir en compte, però, que a l'alt Berguedà hi havia també diverses instal·lacions ferroviàries orientades al transport de minerals).

Pere Pascual i Doménech, en el seu treball sobre ferrocarrils i industrialització a Catalunya<sup>34</sup>, ens ofereix una visió de conjunt sobre les construccions ferroviàries catalanes. Pascual creu que a mitjan segle XIX, els sectors més dinàmics de la burgesia catalana s'interessen pel ferrocarril per diversos motius. En primer lloc, hi hauria la reducció dels costos del comerç entre Catalunya i la resta de l'estat, amb el consegüent increment de la comercialització de l'agricultura espanyola, de la demanda de productes industrials per part d'aquesta i de l'abaratiment dels productes agraris i primeres matèries procedents de les zones agràries. En segon lloc, apareix la idea de connectar Barcelona i el seu port amb altres poblacions catalanes per tal d'extendre-hi l'impuls industrialitzador i de rebre tot de productes alimentaris i materials de construcció, junt amb les mercaderies exportables. I, en tercer lloc, la voluntat de posar en explotació els recursos del subsòl català, especialment el carbó, per tal d'obtenir una font de combustible pròpia, que permetés substituir les importacions

34. PASCUAL I DOMÉNECH, Pere: "Ferrocarrils i industrialització a Catalunya", 1985, p.48-49, 63.

angleses. Pascual inclou dins d'aquesta voluntat de desenvolupament econòmic, la creació del Canal d'Urgell, que pretenia aconseguir una zona d'agricultura i ramaderia intensiva, que es pogués comunicar per ferrocarril amb Barcelona (els promotors, *Hermanos Girona, Clavé y Cía*, són els mateixos que els del ferrocarril Barcelona-Saragossa), i també la creació de l'Eixample de Barcelona. Una altra idea que convé retenir, és que la construcció d'aquesta xarxa ferroviària es va fer sobretot a partir de capitals catalans.

Un altre aspecte a destacar, és el de les companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya i les seves demandes: la diversitat de línies, de companyies, de projectes, de trams en construcció, requereix molt sovint recórrer als centres de decisió i de gestió de l'Estat amb demandes molt concretes, com la concessió d'una nova línia, una pròrroga d'obres, modificacions de traçat i enllaços, complicades, a més, quan entren en joc els interessos contraposats d'altres companyies. A les planes següents veurem quina és la situació de cada companyia i quines són les seves principals demandes durant aquests anys, deixant per als capítols següents la seva concreció en forma de treballs parlamentaris.

#### **4.2.2. De la *Compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras* i la *Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona* a la *Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*.**

Dins del panorama de les companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya, la TBF apareix com a una de les més significatives, tant pel nombre total de quilòmetres, com per les línies que té en servei i les poblacions que uneix. Aquesta companyia es crea el 1875, com a resultat de la fusió de la *Compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras* (CCHBFF) i la *Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona* (CFTMB). Anem a veure primer aquestes dues companyies per separat, per passar després a la TBF.

Els inicis de la CCHBFF es troben en la línia Barcelona-Mataró, atorgada el 1843 a J.M. Roca i inaugurada el 1848. El 1857 s'allarga fins Arenys de Mar, el 1859 fins Tordera i el 1861 arriba a l'enllaç de Maçanet (Santa Coloma). El 1845 es crea la societat *Camino de Hierro de Barcelona a Mataró*, explotadora de la línia. D'altra banda, *Girona Hnos., Clavé y Cía.* obté el 1851 la concessió de la línia Barcelona-Granollers, que s'inaugura el 1854. Com assenyala Pere Pascual<sup>35</sup>, la idea inicial d'aquesta companyia era la perllongació fins Sant Joan de les Abadesses. El 1859 es crea la societat *Camino de Hierro del Norte*. El 1860 arriba a l'enllaç amb l'anterior a Maçanet. El 1861 es fusionen ambdues companyies, originant *Caminos de Hierro de Barcelona a Gerona*. El 1862 la línia arriba fins Girona. Més endavant la companyia esdevé CCHBFF, indicant ja la seva voluntat de continuar la línia fins la frontera francesa. Quan finalment la TBF arribi a la frontera, el 1878, les seves línies totalitzaran 214 quilòmetres.

Pel que fa a la CFTMB, els seus inicis es troben en la línia Barcelona-Molis de Rei, atorgada el 1851 a Miguel Bergué. Segons Pere Pascual, la seva primera intenció era continuar fins Lleida i, des d'allí, enllaçar amb les línies generals<sup>36</sup>. El 1859 arriba a Martorell i el 1865 a Tarragona, per Vilafranca del Penedès, després d'una llarga polèmica sobre el traçat més convenient per unir Barcelona i Tarragona i totalitzant 103 quilòmetres. El 1852 es

---

35. PASCUAL DOMÉNECH, Pere: *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*, 1999, p.68.

36. PASCUAL: *Los caminos ...*, p.77.

crea la societat *Camino de Hierro del Centro* i el 1861 la CFTMB. El 13-11-1875 celebra la seva darrera Junta General d'accionistes, amb caràcter extraordinari, aprovant la fusió amb la CCHBFF<sup>37</sup>. En el moment de produir-se aquesta, arrossegava des de feia temps un contenciós sobre l'emplaçament de la seva estació de Barcelona, a la plaça Catalunya: mentre que la companyia el considerava definitiu, l'Ajuntament i els propietaris immobiliaris el consideraven provisional i demanaven un nou emplaçament, en considerar que impedia la definitiva urbanització de la zona<sup>38</sup>.

El 1875 s'inicia un procés de fusió entre ambdues companyies que s'allarga uns quants anys, tot i que, a la pràctica, la nova TBF funciona ja com una única empresa. A la Junta General d'accionistes de 12-2-1881, es dona per definitivament tancat el procés de fusió<sup>39</sup>.

Un dels objectius prioritaris que es planteja la nova companyia, és la construcció del tram Girona-Figuères-França. El 1874, la CCHBFF havia transferit la concessió d'aquest tram al *Crédit Mobilier* francès, segons condicions pactades ja des de dos anys abans; cal afegir també que fins el febrer de 1875, el Govern espanyol no va sancionar aquest canvi. La societat francesa, va emprendre importants treballs, però dissensions internes i el canvi del seu Consell d'Administració, varen paralitzar les obres, acordant-se finalment la venda de la concessió. En aquest punt, la CCHBFF decideix fusionar-se amb la CFTMB, comprar la concessió i enllestir la línia. Segons valoració del consell d'administració de la CFTMB: *Una sola compañía no hubiera podido levantar el capital necesario, y las dos unidas lo levantarán siempre y con mejores condiciones*<sup>40</sup>.

S'adquireix al *Crédit Mobilier* la concessió per 9,500.000 francs<sup>41</sup>, amb contracte signat a París el 15-10-1875 i a Barcelona el 18-10-1875. Els pagaments són d'1,000.000 de francs al comptat, 3,500.000 el 15-10-1875 i 2,500.000 el 15-5-1876. Evarist Arnús i el BB negocien acords financers amb la nova companyia per finançar les obres. Com ja hem vist, el tram Girona-Figuères s'inaugura el desembre de 1877 i d'aquesta població fins la frontera, el gener següent. En aquests moments, les línies en explotació per part de la companyia totalitzaven 317 quilòmetres.

D'altra banda, el Govern havia de subvencionar parcialment els nous trams amb obligacions de l'Estat, però la companyia obre negociacions per obtenir altres compensacions, basant-se en la llei de 5-7-1876 d'avenç reintegrable atorgat a algunes companyies ferroviàries per reparar els desperfectes de la darrera guerra carlina. Aquest és un tema que va apareixent als anys següents, junt amb altres demandes de la companyia, com el cobrament dels diners anticipats per construir la duana de Port Bou (1,625.000 pessetes; 9.766,45 euros) i la no aprovació per part de les Corts d'un recàrrec d'un 5% als dividends de les accions<sup>42</sup>.

37. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A MARTORELL Y BARCELONA: *Memoria para la Junta General Extraordinaria de Accionistas de la ... celebrada el día 13 de Noviembre de 1875*, 1875.

38. Veure FERRO-CARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA: *Consulta en derecho hecha por la gerencia de la Compañía sobre las reclamaciones que se le dirigen con motivo de su estación en Barcelona, y dictámen emitido por los letrados consultados en vista de todos los antecedentes del asunto*, 1871.

39. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA: *Memoria de la Junta General de Accionistas de la ... celebrada el día 12 de Febrero de 1881*, 1881.

40. CFTMB: *Memoria ... 13-11-1875*, p.6. Veure també COMPAÑÍA ANÓNIMA TITULADA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA: *Estatutos*, 1875.

41. Com ja hem vist al capítol de política econòmica, mentre que els 9,500.000 francs francesos equivaldrien a 1,448.265,66 euros en termes absoluts, agafant com a base la pesseta i la seva equivalència amb el franc a l'època, estaríem parlant de 57.096,15 euros.

42. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA: *Memoria de la Junta General de Accionistas de la ... celebrada el día 9 de Abril de 1877*, 1877; *Memoria de la Junta General de Accionistas de la ...*

Els estatuts de la nova companyia duen data de 18-10-1875. S'adopten els de la companyia de Tarragona perquè ja estaven d'acord amb la nova legislació, mentre que els de la companyia de Girona encara no. Es crea un consell d'administració, amb membres dels de les dues societats fusionades<sup>43</sup>. Alguns directius a destacar són Frederic Marcet, Camil Fabra, Robert Robert, Marià Parellada, Claudi Planàs i Vicent Munner.

La companyia hereta de la seva antecessora de Tarragona el contenciós sobre l'estació a Barcelona, que continuarà als anys següents. Aviat, però, apareix un altre contenciós en el que la companyia ha de centrar els seus esforços: el de l'enllaç de les línies de Tarragona i França a Barcelona. En el moment de la fusió, la TBF es troba amb què la línia de Tarragona tenia una estació (provisional, segons uns, definitiva, segons la companyia) a la plaça Catalunya, mentre que la de França, la tenia a la Barceloneta (primera estació de França), però l'enllaç entre ambdues línies, tant de passatgers com de mercaderies, s'havia de fer amb carruatges. La companyia volia un enllaç pel carrer Aragó i altres vies de l'Eixample, mentre que l'Ajuntament de Barcelona i els propietaris immobiliaris de la zona afectada s'hi oposaven. Gumà, de la línia de Vilanova, proposava un enllaç de totes les línies confluents a Barcelona al Port, amb un viaducte, però a això s'hi oposava la Junta d'Obres del Port de Barcelona (JOPB). Després d'anys d'intenses negociacions, s'aprova la construcció de l'enllaç pel carrer Aragó i avinguda Diagonal, en rasa i amb túnel al passeig de Gràcia. A la Junta General d'accionistes de 26-4-1882 es parla del bon ritme dels treballs de construcció de l'enllaç, mentre que a la de 26-4-1883 es parla ja del bon funcionament d'aquest<sup>44</sup>.

En la trajectòria de la TBF hi ha també acords i desacords amb altres companyies ferroviàries. Així, per exemple, la companyia arriba a un acord amb el FMSJA per què el tràfic procedent de la línia de Sant Joan de les Abadesses pogués arribar a Barcelona per les línies i en trens de la TBF. A partir de 1880, el FMSJA fa aquest trajecte en trens propis. No obstant, el 1882 la companyia de Sant Joan (i la SCGC que n'era una de les principals impulsores) inicia el projecte de construcció del tram Sant Martí de Provençals-Llerona, amb la idea d'obtenir una línia directa pròpia fins Barcelona, i amb l'oposició de la TBF a una línia que considerava paral·lela a la seva i directament competidora en el tram del Vallès. Igualment, el 1882 s'arriba un acord amb la SFAVT per canalitzar el tràfic de les línies del litoral i també entre França i Algèria (amb una línia de vapors regulars València-Alger, a càrrec del marquès de Campo)<sup>45</sup>.

Al costat sud de les seves línies, la companyia necessitava construir una segona via per absorbir el tràfic Barcelona-Tarragona (recordem que la seva és la que passa per Martorell i Vilafranca). En lloc de fer això, el 2-3-1886 se signa un acord amb la CFDMZB, que explotava la línia de Vilanova. La TBF cedeix als directes el tràfic del tram Reus-Valls, mentre que aquests cedeixen a la TBF la seva línia de Vilanova per què hi passin ferrocarrils seus, a canvi d'un peatge. S'acorda també uniformitzar les taxes. Els directes enllaçaran els seus ferrocarrils amb la TBF a Sant Vicenç de Calders i La Bordeta, circulant els seus trens fins Barcelona per aquest traçat. Es mantindrà, no obstant, el tram fins Can Tunis, de cara a un

---

*celebradera el día 9 de Abril de 1878, 1878; Memoria de la Junta General de Accionistas de la ... celebradera el día 15 de Abril de 1879, 1879; Memoria de la Junta General de Accionistas de la ... celebradera el día 19 de Abril de 1880, 1880.*

43. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA: *Memoria para la Junta General ordinaria de Accionistas de la ... celebradera el día 3 de Mayo de 1876, 1876.*

44. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA: *Memoria de la Junta General de Accionistas de la ... celebradera el día 26 de Abril de 1882, 1882; Memoria de la Junta General de Accionistas de la ... celebradera el día 26 de Abril de 1883, 1883.*

45. TBF: *Memoria ... 26-4-1883; Memoria de la Junta General de Accionistas de la ... celebradera el día 27 de Abril de 1884, 1884.* Veure també *La Mañana*, 29-7-1877.



possible enllaç amb el Port. El pacte entre ambdues companyies s'allargarà als nous trams en construcció dels ferrocarrils directes quan aquests entrin en funcionament. Es preveu una fusió definitiva als deu anys<sup>46</sup>. Vicens Vives i Montserrat Llorens parlen de la competència entre la TBF i la MZA pel tràfic entre Barcelona i Madrid, amb el projecte de ferrocarrils directes, del que se'n fa càrrec la primera a partir de l'acord de 1886; la TBF ha de fer fortes inversions en la construcció del tram Reus-Casp que la duen a una situació insostenible<sup>47</sup>. Per això, el 1889 s'ha de fusionar amb la MZA, adoptant el nom de *Red Catalana*.

Altres projectes de la companyia, de 1884-85, són el de construcció d'una línia Balaguer-Igualada, enllaçant a la línia general entre Sant Sadurn i Gelida i aprofitant una de les concessions existents, i la construcció d'un ramal Campderà-Banyoles. Això durà la companyia a noves rivalitats, aquest cop amb els promotors del ferrocarril El Puntarró (Martorell)-Barcelona (Francisco Fernández de la Vega i Manuel Ferran i Esteve) i amb els concessionaris del ferrocarril econòmic Olot-Girona (Pere Bové i Agustí Pujol)<sup>48</sup>.

Com podem veure, doncs, són nombrosos els temes en els que la companyia es troba amb contenciosos de tota mena i en els que ha de recórrer als centres de decisió política: emplaçament de l'estació de la línia de Tarragona a Barcelona, enllaç de les línies a Barcelona, subvenció per a la construcció del tram Girona-Port Bou, cobrament per la construcció de la duana d'aquest darrer lloc, no aprovació del projecte de recàrrec del 5% als dividends de les accions i un llarg llistat de rivalitats amb altres companyies per la construcció de nous trams, bé de la pròpia TBF, bé de les altres.

#### **4.2.3. Del Ferrocarril de Valls y Villanueva a Barcelona a la Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona.**

Vilanova i la Geltrú era una de les poblacions catalanes que havien quedat fora de les línies ferroviàries generals, tot i els seus esforços per aconseguir una connexió. El principal problema per establir una línia entre Barcelona i Vilanova, havia estat l'accidentada orografia de les Costes del Garraf, sols salvable amb importants obres que encarien el traçat. Junt amb això, la continuació de la línia Barcelona-Martorell cap Tarragona per l'interior, o sigui, per Vilafranca del Penedès, allunyava un tant la idea del ferrocarril per la costa, en tractar-se d'una línia paral·lela.

Abans que el desembre de 1881 la companyia *Ferrocarril de Valls y Villanueva a Barcelona* (FVVB), amb Francesc Gumà i Ferran al capdavant, inaugurés el tram Barcelona-Vilanova, havien existit nombrosos projectes de connexió ferroviària entre ambdues poblacions, ja des dels anys cinquanta<sup>49</sup>. En aquests projectes, hi trobem des del ferrocarril de línia general, al ferrocarril econòmic i al tramvia interurbà aprofitant la carretera ja existent. Com ja hem tingut ocasió de veure en l'estudi de la CFTMB, a principis dels seixanta hi hagué una forta polèmica entorn al traçat més convenient: si per l'interior, tot aprofitant el

46. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA: *Memoria para la Junta General de Accionistas de la ... celebradera el día 4 de Abril de 1886*, 1886.

47. VICENS; LLORENS: *Industrials ...*, p.86.

48. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA: *Memoria de la Junta General de Accionistas de la ... celebradera el día 26 de Abril de 1885*, 1885. Veure també *El Consultor Financiero*, núm. 205, 4-11-1885.

49. Per a una cronologia dels projectes precedents, veure FERRO-CARRIL DE VALLS A VILLANUEVA Y BARCELONA: (*Concesión por Ley de 12 de Enero de 1877*): *Memoria Descriptiva, Facultativa y Económica*, 1878; VIRELLA BLOADA, Albert: *Quan els camins de terra s'obriren a Vilanova i la Geltrú, s/a.*; PASCUAL I DOMÉNECH, Pere: "La represa de les construccions ferroviàries a Catalunya després de la crisi del 1866. La construcció de la línia de Barcelona a Vilanova i Valls", 1981; CADAFALCH, Cristina: "El capital indià en la construcció de la xarxa dels ferrocarrils catalans", 1994.

tram ja construït Barcelona-Martorell, o per la costa, estalviant alguns quilòmetres, però enfrontant-se als accidents orogràfics del Garraf<sup>50</sup>. Hi ha, doncs, els projectes de Núñez de Prado i Boguerin, de Magí Grau, de Cristòfor Raventós, de *Vigo, Tarafa y Font* i del propi Gumà<sup>51</sup>.

Pel que respecta a Valls, que era l'inici de la línia, havia quedat igualment fora de la xarxa general. En el moment en què estava projectada la línia Tarragona-Barcelona per Vilafranca i Martorell, es va plantejar fer una línia Martorell-Vilafranca-Valls-Reus, sense èxit. Amb el projecte de ferrocarril Reus-Lleida, es va creure que la línia passaria per Valls, però no va ser així. Un altre projecte, va ser construir un tramvia Valls-Tarragona. I encara un altre, construir un ramal d'unió entre Valls i la línia Reus-Lleida, a Alcover.

Per la seva banda, el projecte de ferrocarril directe Barcelona-Madrid, que adoptarà la companyia de Vilanova com a continuació de la seva línia, comptava també amb alguns precedents. Així, el 1864 la societat *Ángel de Ordoñez, Soley y Compañía* demana, sense èxit, la concessió d'una línia entre Madrid, províncies de Conca i Terol, mines d'Utrillas, Reus i Barcelona. El 1876 reprèn el projecte el banquer parisenc Enrique de Lamonta. La idea d'ambdós projectes era obtenir una comunicació més curta entre Barcelona i Madrid, dur el ferrocarril a les províncies de Conca i Terol (on encara no havia arribat), comunicar els centres fabrils catalans amb els carbons de les mines de Terol, iniciar l'explotació forestal dels boscos de Conca i donar una sortida als vins del Priorat<sup>52</sup>.

El gener de 1877, Francesc Gumà obtingué la concessió de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona. Com assenyala Albert Virella<sup>53</sup>, la idea de Gumà rebutjava un principi dels projectes precedents, com era connectar per la costa Barcelona i Tarragona. Això es devia al fet consumat que entre Sant Vicenç de Calders i Tarragona ja existia un tram per la costa en explotació, el de la línia Barcelona-Martorell-Tarragona, que hauria fet inviable un nou tram gairebé idèntic. Per això va concebre la idea de dirigir l'altre extrem de la línia a Valls, que era una altra població que havia quedat sense ferrocarril. De fet, el projecte inicial de la línia es presentava com la continuació del ramal Alcover (enllaç)-Valls, aprovat per les Corts. En no reeixir aquest projecte, es pensà en cercar l'enllaç amb la línia Lleida-Reus-Tarragona, a Picamoixons.

---

50. Veure *Demostración de la preferencia que merece el trazado del ferro-carril de Tarragona a Barcelona por la costa*, 1860; SOCIEDAD DEL CAMINO DE HIERRO DE MARTORELL: *Examen comparativo del ferro-carril de Tarragona a Barcelona trazado por el interior y por la costa. Publícalo la ...*, 1860; *Memoria demostrativa de la preferencia que a todas luces merece el trazado por la costa sobre el por el interior para la sección de ferro-carril en proyecto entre Tarragona y Barcelona*, 1862; SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A MARTORELL Y BARCELONA: *Exposición que la ... eleva al Gobierno de S.M. con motivo de la información abierta por Real Orden de 1º de Agosto de 1864 sobre los ante-proyectos del plan general de ferro-carriles mandado levantar por ley de 13 de abril anterior*, 1864.

51. Alguns d'aquests projectes són: RAVENTÓS Y SOLER, Cristóval [sic]: *Ferro-carril directo de Tarragona a Barcelona continuado en el Anteproyecto de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos como necesario a la muy importante comarca que atraviesa y utilísimo al país en general. Exposición en que se patentiza hasta la evidencia que el proyecto que del referido camino ha formado su concesionario Don ... salva completamente los intereses locales; ofrece a los generales la muy importante y triple economía de sangre, tiempo y dinero; es aconsejado por la ciencia; reclamado con urgencia por el país debida y legalmente representado por sus Ayuntamientos; exigido por la razón y la justicia; consentido por la legislación vigente; y su concesionario intenta realizarlo sin subvención alguna; por cuyas razones debe figurar, y figurará indudablemente en primera línea en el anteproyecto general, porque jamás S.M. y Colegisladores querrán sacrificar los intereses generales para enriquecer a una empresa particular*, 1865; VIGO, TARAFYA Y FONT: *Proyecto de tram-vía de Barcelona a Villanueva y Geltrú por los Sres. ...*, 1872; *Memoria descriptiva de un ferro-carril de Barcelona a Cubellas como parte integrante del ferro-carril directo de Tarragona a Barcelona*, 1873.

52. Sobre el primer projecte, veure ORDÓÑEZ SOLEY Y COMPAÑÍA: *Memoria sobre el proyecto de ferro-carril de Madrid a Reus por Cuenca, Teruel, Utrillas, Bajo Aragón y el Priorato, por los señores ...*, 1864. Sobre el segon, veure els treballs parlamentaris d'Antoni Sedó al Congrés dels diputats a les legislatures de 1876-77 i 1877.

53. VIRELLA: *Quan els camins ...*

A partir del moment de la concessió, Gumà va actuar amb rapidesa en l'obtenció dels capitals necessaris, així com en l'elaboració dels treballs tècnics. Elabora una memòria en la que explica les característiques de la línia projectada de cara a la següent emissió d'accions. Valora l'atorgament de la concessió com el resultat de *cinco años de esfuerzos inauditos, de desvelos sin cuento, de eterno expedienteo*<sup>54</sup>. Planteja llançar al mercat 30.000 accions, que desitja que siguin subscrietes al propi país, i que no es pugui constituir la companyia fins que no estiguin col·locades 20.000. No vol emetre obligacions i creu que les accions no haurien de donar beneficis fins que part de la línia estigui en explotació, però que això ho ha de decidir la Junta d'accionistes.

De fet, Gumà aconseguí col·locar a Catalunya sols la meitat de les accions necessàries per constituir la companyia i per això es traslladà a Cuba (on ja havia estat durant els anys anteriors i on mantenia contactes importants) per obtenir la resta de capitals necessaris. Després anà als Estats Units i Gran Bretanya, per adquirir els darrers coneixements tècnics. Al seu retorn a Barcelona, el maig de 1878, va formalitzar la societat FVVB, que quedà definitivament constituïda el 4-7-1878. Entre els seus directius, a més de Gumà, trobem Pau Soler i Morell, el marquès de Samà (o de Casa Samà, Antoni Samà i Urgellés), Casimir Girona, Joan Bofill, Ramon Castellet i Sampsó, Bru Cuadros, Domènec Sanromà, Francesc Taulina, Emili Vidal i Torrents i Joan de Torrents i Higuero, entre d'altres.

En un segon fullet, ja signat com a FVVB, Gumà explica la seva pretensió d'enllaçar amb la línia Lleida-Reus-Tarragona, a Picamoixons<sup>55</sup>. A la concessió es declara Valls origen de la línia, però atenent a què Picamoixons formava part del seu terme municipal, es podia fer l'enllaç legalment. També vol enllaçar amb la línia de Tarragona a Barcelona a Sant Vicenç. S'argumenta també que amb la nova línia hom estalvia 16 quilòmetres entre Barcelona i Tarragona i 19 entre Barcelona i Lleida respecte les línies existents. Pel que fa a l'estació de Barcelona, inicialment s'havia pensat en aprofitar la línia i l'estació del ferrocarril de Martorell a Barcelona, enllaçant amb ell a Cornellà. Es va rebutjar aquesta idea, perquè significaria ser tributari d'una altra companyia i, a més, perquè l'estació d'aquesta a Barcelona era provisional. Es vol arribar també al Port de Barcelona. Es prefereix finalment com a estació a la ciutat les Hortes de Sant Beltran, entre Montjuïc i les Drassanes, ja que d'aquesta manera la línia no travessaria cap carrer de Barcelona.

El desembre de 1881 s'inaugurà el tram Barcelona-Vilanova, de 42,6 quilòmetres; l'abril de 1882 la línia arriba fins Calafell, el gener de 1883 fins Valls i el juny de 1883 fins l'enllaç de Picamoixons (que no entra en servei fins 1887), totalitzant 95,47 quilòmetres. En la construcció de la línia hi va haver nombrosos inconvenients tècnics, per l'escarpada orografia del Garraf, pel que va caldre construir nombrosos murs de contenció, túnels, ponts i viaductes. Els setze túnels totalitzaven 3.557 mts., essent el més llarg el de la Falconera, amb 686 mts. En destaca també la construcció del pont del Llobregat, amb fonaments de formigó de ciment, que era un material gairebé desconegut fins aleshores. Les locomotores i els vagons es varen importar dels Estats Units, fet gens habitual entre les companyies ferroviàries. En els darrers mesos de construcció de la línia, es varen fer torns de treball de 24 hores diàries, fent servir il·luminació elèctrica per la nit, que era una altra novetat. La RO de 3-6-1880 permetia l'emplaçament de l'estació de Barcelona al peu de Montjuïc. D'altra

54. GUMÀ, Francisco: *Ferro-carril de Valls a Villanueva y Barcelona. Memoria preliminar*. 1877, p.5.

55. FVVB: *(Concesión ...*

banda, en el contenciós sobre l'enllaç de les línies confluents a Barcelona, la companyia proposa l'enllaç de totes elles al Port, tot rodejant la muntanya de Montjuïc pel mar<sup>56</sup>.

Cal afegir que la línia va tenir problemes en la seva construcció. El capità general de Catalunya va paraitzar les obres al seu pas per Montjuïc, amb l'argument que era zona militar. D'altra banda, la JOPB també va posar dificultats a les obres dins de la zona portuària. Rogelio López ha destacat en aquest sentit els treballs de Víctor Balaguer a Madrid per superar aquests entrebancs, probablement interposats per la companyia rival, la TBF<sup>57</sup>.

El 2-4-1880 la companyia obtingué la concessió d'un ferrocarril directe Madrid-Barcelona, passant per Molina de Aragón, Calamocha, Montalbán, Casp i enllaçant amb la de Valls-Vilanova-Barcelona. En la seva presentació del projecte, la companyia fa servir els mateixos arguments que els seus predecessors<sup>58</sup>. Segons Pere Pascual: *Això significava que els fonaments sobre els quals s'havia aixecat aquesta societat quedaven definitivament arraconats, i la companyia es vinculava a un projecte extraordinàriament ambiciós, i difícilment realitzable per tant. I afegeix: la decisió de tirar endavant el projecte de la línia de Madrid sembla que la varen prendre [els dirigents de la companyia] enlluernats pels moments de febre especulativa que travessava el món financer de Barcelona en aquells anys; contagiats d'aquesta febre, s'allunyaren del sentit comú que fins llavors havia caracteritzat la seva actuació, i varen arrossegar una empresa que s'havia desenvolupat sobre principis sòlids a una aventura que no solament tenia un futur incert, sinó que fins i tot podia acabar en desastre*<sup>59</sup>. El nou projecte comptà amb l'oposició de la Norte, propietària de la línia de Barcelona a Saragossa, de la MZA, propietària de la línia de Madrid a Saragossa, i d'altres sectors aragonesos<sup>60</sup>.

El 1881 la companyia adquirí les propietats de l'antiga companyia *Ferrocarriles Carboníferos de Aragón* (FCA) a un intermediari madrileny anomenat Jacinto María Anglada. Aquestes consistien en un ferrocarril ja construït i en explotació, entre Saragossa i La Puebla de Híjar; aquest tram tenia 69,26 quilòmetres i s'havia de perllongar fins Escatrón, totalitzant 85 quilòmetres. També, la concessió, estudis i plànols del perllongament d'aquesta línia fins les mines de Gargallo i Utrillas, amb una subvenció estatal de 710.000 duros. I, finalment, propietats mineres a les conques carboníferes de Gargallo i Utrillas, així com deu cases a Saragossa. Per a la companyia de Vilanova, aquestes propietats tenien l'interès d'un futur enllaç amb el seu projecte de ferrocarril directe Madrid-Barcelona i també de la possibilitat d'un tràfic de carbons procedents de les mines de la companyia a les zones industrials catalanes.

Les despeses de la companyia eren ja molt considerables, atenent les obres de construcció, però també l'adquisició de la línia aragonesa. Per això, el mateix 1881 es va

---

56. Sobre aquests temes veure FERRO-CARRIL DE VALLS A VILLANUEVA Y BARCELONA: *Estatutos*, 1878; *Junta de Gobierno. Memoria leída en la Junta General de Accionistas de 31 de Marzo de 1880*, 1880; *Junta de Gobierno. Memoria leída en la Junta General de Accionistas en 31 de Marzo de 1881*, 1881; *Proyecto de enlace del ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona con los de Tarragona a Barcelona y Francia pasando por el puerto de Barcelona. Memoria*, (1880).

57. LÓPEZ BLANCO, Rogelio: "Víctor Balaguer y la articulación de los intereses catalanes en el mercado político-administrativo madrileño durante la primera etapa de la Restauración", 2000, p.64 i seg.. Veure també COROLEU E INGLADA, J.: *Reseña de los festejos celebrados en Villanueva y Geltrú con motivo de la inauguración de los Ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona en la sección de Barcelona a Villanueva escrita por su cronista D. ... Socio correspondiente de la R.A. de la Historia*, 1882.

58. FERROCARRIL DIRECTO DE MADRID Y BARCELONA: *Datos en apoyo ...*

59. PASCUAL: "La represa ...", p.36 i 37 respectivament.

60. Veure, per exemple, RIERA Y PERERA, Mariano: *Ferrocarriles de Aragón. Memoria leída en el Centro Mercantil, Industrial y Agrícola de Zaragoza por D. ... el 14 de Mayo de 1880: "El Porvenir de Aragón relacionado con la red de sus ferro-carriles y con el proyecto de línea directa de Madrid a Barcelona"*, 1880.

plantejar la creació de la nova companyia, la CFDMZB, amb una considerable ampliació de capital, que la borsa de Barcelona va absorbir ràpidament en el context de la “febre d’or”. La nova societat es va fusionar amb la de Valls i Vilanova a Barcelona i va incorporar al seu consell d’administració personalitats polítiques com Víctor Balaguer, Francisco Romero Robledo, Cristino Martos i Luís Page. El 5-12-1881 quedà constituïda formalment<sup>61</sup>.

A partir d’aquest moment, la companyia inclou una lleugera variació del traçat entre Reus i l’Ebre, acostant-lo a Falset, alhora que vol unir la línia aragonesa amb la catalana per Casp i cercant un enllaç amb el projecte ferroviari de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita. El juliol de 1884 s’inaugura el tram Roda-Reus, amb la idea d’aprofitar els transports miners de la *Carbonífera del Ebro*, i, ja fora del període estudiat, els trams El Prat-La Bordeta, en l’extrem nord de la línia, i Reus-Marçà, en l’extrem sud. Cal dir que en aquest extrem sud de la línia, hi haurà altres projectes ferroviaris similars. Ja hem vist a l’apartat anterior l’acord al que arriba la companyia amb la TBF el 2-3-1886 i fusió posterior amb la MZA.

Fent un balanç de l’activitat de la companyia durant aquests anys, apareixen clarament alguns temes en els que ha de recórrer amb demandes concretes davant de Govern i Corts: lleis de concessió de la primera línia i successiu projecte de ferrocarril directe, problemes en la construcció de la línia al seu pas per Montjuïc i per la zona portuària de Barcelona, oposició de la TBF a la construcció de la línia de Vilanova i del Norte i de la MZA a l’allargament fins Madrid, gestions per als enllaços a Sant Vicenç de Calders i Picamoixons i rivalitat amb altres projectes de ferrocarrils a la zona de l’Ebre.

#### **4.2.4. La Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España i les companyies catalanes.**

Dues de les companyies ferroviàries amb traçat per Catalunya acaben integrant-se dins del Norte dins del període analitzat. Es tracta de la CFZPB, que ho fa el 1878, i la CFLRT, que ho fa el 1884. A tenir en compte que també s’hi integren, però ja fora del període, el FMSJA (1886) i la SFAVT (1891). Veurem aquí el cas de les dues primeres.

##### **4.2.4.1. La Compañía de los Ferro-carriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona.**

La CFZTB és el resultat de la fusió de dues companyies, la de Barcelona a Saragossa i la de Pamplona a Saragossa, feta el 1866<sup>62</sup>. Aquí, lògicament, ens interessa més la primera, tant pel seu traçat a Catalunya, com per trobar-se dins seu alguns membres del *grup català*. Segons Miquel Térmens, els promotors de la línia varen trobar-se en el moment de construir-la amb el problema de la sortida de Barcelona: la més lògica, que hauria estat per Martorell, estava ocupada per la línia de Barcelona a Tarragona (per l’interior); la de Montcada i el Vallès, per la línia de Girona i França i per la concessió a *Girona Hnos., Clavé y Cía.* d’una línia fins Terrassa. Térmens afegeix que, a més, la companyia de Barcelona a Saragossa

61. Sobre l’actuació de la companyia ja com a CFDMZB, veure FERROCARRILES DIRECTOS DE MADRID Y ZARAGOZA A BARCELONA: *Junta de Gobierno. Memoria leída en la Junta General de Accionistas en 31 de Marzo de 1881, 1881; Estatutos, 1881; Memoria leída en la Junta General de Accionistas de 31 de Marzo de 1883, 1883; Memoria leída en la Junta General de Accionistas de 5 de Abril de 1884, 1884; Memoria leída en la Junta General de Accionistas de 4 de Abril de 1885, 1885; Memoria-dimisión presentada por el Director-Gerente D. Francisco Gumá a la junta general extraordinaria de Señores Accionistas. 22 febrero 1886, 1886.*

62. Agafo la data de COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE ZARAGOZA A PAMPLONA Y BARCELONA: *Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Señores Accionistas celebrada el día 25 de Mayo de 1875, 1875.* Pere Pascual proposa 1864, PASCUAL: “Ferrocarrils ...”, p.71.

(*Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza*, 1852) no disposava de prou capital com per iniciar la construcció. I també, que alguns polítics, amb el suport de militars, demanaven que la línia passés per Manresa per raons estratègiques de la defensa (amença carlina). Per tot plegat, l'empresa concessionària va arribar a un acord amb la casa Girona, el setembre de 1853, pel qual aquesta traspassava la concessió i els plànols de la línia Barcelona-Sabadell-Terrassa i subscribia la meitat del capital social de la companyia de Barcelona a Saragossa, a canvi d'ésser la constructora de la línia fins Saragossa<sup>63</sup>.

La construcció dels trams és: Montcada-Sabadell (1855), Sabadell-Terrassa (1856), Terrassa-Manresa (1859), Manresa-Lleida (1860), Lleida-Saragossa (1861) i Montcada-Barcelona (1862). En el moment de la fusió, s'incorpora també el ramal Tardiente-Osca, totalitzant 365,7 quilòmetres en explotació.

La CFZTB disposava d'un consell d'administració i comitès a Barcelona i a París. El 1875 es fa una reforma dels estatuts, suprimint el comitè de París i integrant el de Barcelona dins del consell d'administració. Hi ha també una Junta Inspectora. El 30-5-1875 se signa un conveni amb el *Norte* per a la circulació de material mòbil per ambdues línies. És per aquests canvis que el consell d'administració dona per acabat el seu mandat. A la Junta General de 25-5-1875 se n'escull un de nou, força similar, de fet, a l'anterior. Entre els directius trobem alguns noms ja vistos a l'apartat dedicat al *grup català*: Antonio López, Manel Girona, Josep Ferrer i Vidal, Eusebi Güell, Agustí Robert, Josep Antoni Muntadas, junt amb Francisco Sepúlveda, el marquès de Salamanca, Faustino Rodríguez de San Pedro, entre d'altres<sup>64</sup>.

La companyia s'acull a l'avenç reintegrable atorgat per les Corts el 1876 a algunes companyies, per reparar els desperfectes ocasionats per la guerra carlina. A la Junta extraordinària de 18-2-1878 s'aprova la fusió amb el *Norte*<sup>65</sup>. Al contracte, es crea una comissió de la companyia de Barcelona-Saragossa-Pamplona, encarregada de vetllar pel compliment dels acords, en la que trobem alguns membres del *grup català*. Als anys següents, aquests personatges entren dins del consell d'administració del *Norte*<sup>66</sup>.

#### **4.2.4.2. La Compañía de los Ferrocarriles de Lérida a Reus y Tarragona.**

Potser un dels trets més remarcables de la línia Lleida-Reus-Tarragona és la lentitud en la seva construcció: 23 anys per als 102 quilòmetres totals de la línia. Així, mentre el tram Tarragona-Reus es finalitza el 1856 (*Camino de Hierro de Tarragona a Reus*, 1856), la continuació fins Montblanc no s'enllesteix fins el 1863 i el tram Montblanc-Lleida, iniciat el 1863 pel costat de Montblanc, no arriba a Lleida fins 1879. Aquesta lentitud farà que la companyia hagi de demanar dues pròrrogues d'obres, el 1876 i el 1878 i que hi hagi una

---

63. TÉRMENS I GRAELLS, Miquel: "El ferrocarril a Igualada: la lluita pel progrés (1852-1893)", 1983, p.220.

64. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE ZARAGOZA A PAMPLONA Y BARCELONA: *Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Señores Accionistas celebrada el día 12 de Junio de 1876*, 1876; *Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Señores Accionistas celebrada el día 14 de Junio de 1877*, 1877.

65. CFZPB: *Memoria ... 18-2-1878*, 1878.

66. COMPAÑÍA DE CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE [DE ESPAÑA]: *Junta General de Accionistas, celebrada en 25 de Junio de 1877. Presidida por el Excmo. Sr. Duque de la Torre. Memoria del Consejo de Administración. Acuerdos de la Junta, 1877; Junta General extraordinaria de Accionistas, celebrada en 16 de Febrero de 1878. Presidencia del Excmo. Sr. Duque de la Torre. Memoria del Consejo de Administración. Resoluciones de la Junta, 1878; Junta General ordinaria de Accionistas celebrada en 28 de Mayo de 1881. Presidencia del Excmo. Sr. Duque de la Torre. Memoria del Consejo de Administración. Resoluciones de la Junta, 1881; Junta General ordinaria y extraordinaria de Accionistas celebrada en 10 de Junio de 1882. Presidencia del Excmo. Sr. Duque de la Torre. Memoria del Consejo de Administración. Resoluciones de la Junta, 1882; Junta General ordinaria y extraordinaria de Accionistas celebrada el 18 de Junio de 1883. Presidencia del Excmo. Sr. Duque de la Torre. Memoria del Consejo de Administración del ejercicio de 1882 y resoluciones de la Junta, 1883.*

forta oposició a concedir-les entre corporacions i ajuntaments de les poblacions afectades<sup>67</sup>. El marquès de Montoliu, que presenta una exposició de l'Ajuntament de Tarragona contrària a la pròrroga de 1878, parla obertament de mala gestió de la companyia, que l'hauria dut a una situació de suspensió de pagaments<sup>68</sup>.

De fet, la companyia va travessar greus problemes, sobretot el 1883. El 14-8-1884, va signar un conveni amb el *Norte* per a l'absorció. La RO de 10-6-1885 autoritzava l'operació, després de contenciosos amb alguns accionistes de la pròpia CFLRT, disconformes amb el procés.

Una altra característica d'aquesta companyia, és la no catalanitat dels seus directius, a diferència d'altres companyies amb traçat per Catalunya. De fet, entre els seus directius trobem una significativa representació del *Norte*, ja abans de la integració de 1884, com ara Francisco Sepúlveda, Tomás de Ibarrola, Faustino Rodríguez de San Pedro i el francès Ernest Polack. Altres directius a destacar són José de Oñate i José Álvarez Núñez<sup>69</sup>.

#### 4.2.5. La *Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona*.

Cal aclarir d'entrada que aquesta societat tenia la seva base d'operacions al País Valencià i si s'esmenta aquí és perquè cobria la línia que venia de València i Castelló i arribava a Tortosa i Tarragona. La construcció dels darrers trams de la línia, Ulldecona-Tortosa i Tortosa-Amposta, s'ultima el 1867. Recordem que el 1882 la companyia arriba a un acord amb la TBF per canalitzar el tràfic de les línies del litoral i també entre França i Algèria. També, que el 1891 passa al *Norte*. Entre els directius de la companyia en destaca clarament el marquès de Campo, així com alguns polítics valencians i el fitxatge de Cánovas de Castillo a la presidència<sup>70</sup>.

#### 4.2.6. La *Sociedad Catalana General del Crédito i el Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas*.

A l'apartat dedicat al context financer, ens ha aparegut la SCGC, l'anàlisi de la qual havíem deixat per a més endavant, per la seva estreta relació amb operacions d'obres públiques. Fundada el 1856 a iniciativa d'Antoni Brusi, va combinar etapes en les que exercia més com a banca convencional (anys seixanta) amb d'altres en les que orientava la seva activitat cap el finançament de la construcció d'obres públiques (anys cinquanta, setanta i vuitanta).

Als anys cinquanta, va efectuar obres de construcció per als ferrocarrils de Barcelona a Saragossa i de Barcelona a França. El 1859 va vendre a la *Sociedad Valenciana de Fomento* els seus drets a la construcció del ferrocarril de València a Tarragona. El 1861 va contribuir a aconseguir la fusió de les companyies de ferrocarrils de Barcelona a Granollers i de Barcelona a Mataró, d'on sortí *Caminos de Hierro de Barcelona a Gerona*. S'interessà també

67. Veure Archivo del Congreso de los Diputados, serie general, legajo 179, expediente 42: "Proposición de ley concediendo prórroga a la empresa del ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona para terminar las obras".

68. DSC, leg. 1878-79 [DSC: 1878], 10-5-1878, núm. 59, p.1409.

69. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE LÉRIDA A REUS Y TARRAGONA: *Junta General ordinaria de accionistas celebrada el día 14 de Julio de 1882. Memoria del Consejo de Administración. Resoluciones de la Junta*, 1882.

70. Veure SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES DE ALMANSA A VALENCIA Y TARRAGONA: *Memoria leída en la Junta General ordinaria de Accionistas de la ... el día 28 de Abril de 1881*, 1881; *Memoria leída en la Junta General ordinaria de Accionistas de la ... el día 28 de abril de 1883*, 1883; *Memoria leída en la Junta General ordinaria de Accionistas de la ... el día 28 de Abril de 1884*, 1884; *Memoria leída en la Junta General ordinaria de Accionistas de la ... el día 30 de Abril de 1886*, 1886.

en la construcció de l'Eixample de Barcelona, a través de la societat *Fomento del Ensanche y Mejora de Barcelona*. Després d'una etapa orientada cap els negocis de banca, a finals dels setanta invertí fortament en el FMSJA, empresa amb la que volia esdevenir un dels principals subministradors de combustible per a la indústria de Barcelona. En aquest sentit, s'interessà més endavant en construir el tram Sant Martí de Provençals-Llerona, que assegurés a la companyia de Sant Joan un accés directe fins Barcelona. La forta crisi per la que travessà el 1886, l'obligà a vendre el FMSJA al Norte. A partir de 1880, va invertir també fortament en la RCCRE, empresa creada inicialment per fer navegable l'Ebre, però que havia reorientat la seva activitat cap la construcció de canals i sèquies de regatge. Veurem de moment la primera d'aquestes societats, deixant la segona per a una mica més endavant.

D'altra banda, el 1881, en el context de la "febre d'or", va crear el BVC, societat d'assegurances. S'interessà també en el desviament dels llits de rius de Barcelona. Participà en el BPU, en els *Ferrocarriles Económicos de Zaragoza-Cariñena* i en els tramvies València-El Grao-Cabanyal. Realitzà inversions immobiliàries i participà en la fundació del BHC<sup>71</sup>.

Entre els seus directius, trobem personatges que ho són també del FMSJA i/o de la RCCRE, com ara Ramon Estruch i Ferrer, Antoni Borrell i Folch, Antoni Juncadella i Oliva, Ramon Muns, Agustí Peyra (o Peira) i Mach, Edmundo C. Sivatte, Joan Prat i Sancho i Manel Angelón.

Pel que fa al FMSJA, la idea de construir un ferrocarril que transportés els carbons de Sant Joan de les Abadesses a Barcelona, es remunta als anys quaranta i compta amb el beneplàcit de les corporacions industrials catalanes, desitjoses de disposar per a la indústria catalana de carbons nacionals. Roser Solà al·ludeix als primers projectes ferroviaris d'aquesta línia, defensats des de les planes d'*El Bien Público* des del 1849<sup>72</sup>. Al període estudiat, tant el FPN com el FPE i l'IFTN no dubten en donar el seu suport a l'empresa<sup>73</sup>.

Entre els antecedents de la línia, cal destacar els diversos projectes de Joan Baptista Perera, que des de finals dels anys quaranta presenta diversos projectes de ferrocarril miner per enllaçar Sant Joan de les Abadesses amb Granollers o amb Manresa; finalment Perera pensarà en un ferrocarril, també orientat cap el transport de minerals, entre Manresa i Berga, però per Súrria i Cardona<sup>74</sup>.

---

71. SOCIEDAD CATALANA GENERAL DEL CRÉDITO: *Memoria leída en la Junta General de Señores accionistas celebrada el 2 de Marzo de 1877*, 1877.

72. SOLÀ: *L'Institut* ..., p.368.

73. Veure, per exemple, AFTN, FPN, Correspondencia 17-3-1877/26-12-1878, carta del president del FPN, Josep Pujol Fernández, al ministre de Foment, el comte de Toreno, de 7-5-1877; *Fomento de la Producción Española*, núm. 71, 17-11-1877; *El Eco de la Producción*, núm. 15, 1-11-1880, article "San Juan de las Abadesas", p.390-392.

74. PERERA, Juan Bautista: *Memoria sobre el proyecto de un ferro-carril carbonífero desde Manresa por Ripoll, S. Juan de las Abadesas a las minas de carbón de Surroca y Ogassa. Concebido, estudiado y calculado por D. ...*, 1860; *Exposición dirigida a S.M. la Reina Doña Isabel II por ... sobre la construcción de una vía férrea para transportar el carbón de piedra y cok desde las minas cerca San Juan de las Abadesas a Barcelona*, 1860; *Exposición dirigida al Excmo. Señor Ministro de Estado y del despacho del Fomento General del Reino por D. ... Acompañando el ante-proyecto que ofreció a S.M. la Reina con fecha 12 junio último, para la construcción del Ferro-carril que empalmado en la ciudad de Manresa con la línea de Barcelona a Zaragoza se prolonga a Sallent, Artés, Ripoll a San Juan de las Abadesas; con el principal objeto de transportar el carbón de piedra y cok producto de las minas catalanas de Surroca y Ogassa*, 1860; *Memoria descriptiva del anteproyecto del camino de hierro desde el Empalme de la ciudad de Manresa con la línea de Barcelona a Zaragoza por Artés y Ripoll a San Juan de las Abadesas, ofrecida al Gobierno de S.M. por ... en su exposición de fecha 19 de Junio último*, 1861; [P., J. B.]: *Prospecto para el establecimiento de la vía férrea de Manresa, Surria, Cardona a Berga*, 26 de Julio de 1865. Sobre les explotacions carboníferes de Sant Joan de les Abadeses i projectes d'enllaç ferroviari, veure també NADAL: *El fracaso* ..., p.153-154.



El maig de 1874 apareix un fullet de presentació del projecte definitiu, que més endavant adoptarà el nom de FMSJA<sup>75</sup>. La construcció de la línia es fa a bon ritme: Granollers-Vic (1875), Vic-Torelló i Torelló-Sant Quirze (1879), Sant Quirze-Ripoll i Ripoll-Sant Joan de les Abadesses (1880).

La societat FMSJA es constitueix el 8-7-1877 i definitivament el 10-11-1877. Significativament la constitució definitiva es fa als locals de la SCGC. Fèlix Macià i Bonaplata, enginyer industrial i personatge que hem vist anteriorment per la seva vinculació a les corporacions industrials i que retrobarem més endavant en la seva faceta de diputat per Puigcerdà, apareix com a un dels principals artífexs del projecte. Altres directius a tenir en compte són Ramon Estruch i Ferrer, Antoni Roger i Vidal, Antoni Borrell i Folch, Pau Turull i Comadran, Claudi Arañó i Manel Angelón, entre d'altres. La companyia incorpora la societat minera *El Veterano*<sup>76</sup>.

Com ja hem vist a les planes precedents, el FMSJA arriba a un acord amb la TBF per què el tràfic procedent de Sant Joan pogués arribar a Barcelona per les línies i en trens d'aquesta companyia. A partir de 1880, la companyia de Sant Joan fa aquest trajecte en trens propis. Tot i així, el 1882 la SCGC obté la concessió per a la construcció del tram Sant Martí de Provençals-Llerona, tot cercant una línia directa pròpia fins Barcelona. A la Junta General extraordinària d'accionistes de 3-1-1884 s'aprova l'adquisició de la concessió a la SCGC, essent transferida a la companyia per la RO de 9-2-1884. Aquest tram queda definitivament construït el 1886, després d'obtenir una pròrroga d'obres el 1885. El FMSJA arriba a un acord amb el *Norte* per adossar el tram Barcelona-Montcada al seu, així com per utilitzar la seva estació a Sant Martí de Provençals (la seva estava en tramitació). D'altra banda, fins 1927 no es construeix el tram Ripoll-Puigcerdà i l'enllaç amb els ferrocarrils francesos a la Tor de Querol, tot i que existia ja com a projecte des del primer moment de construcció de la línia.

El 1880 la companyia rep una proposta —que no tira endavant, però que denota l'interès dels nuclis fabrils per obtenir carbons d'explotacions del país— signada per l'Ajuntament i principals contribuents de Sabadell, demanant la construcció d'un tram La Garriga (enllaç), Caldes de Montbui (enllaç), Sentmenat, Castellar del Vallès, Junqueres (Sabadell), Sant Cugat i Barcelona, per túnel. L'objectiu seria transportar directament carbons de Sant Joan a Sabadell i que aquesta població tingués un enllaç ferroviari directe amb França, partint del projecte d'allargar el ferrocarril des de Ripoll fins la frontera francesa. Entre els signants, hi ha l'alcalde, Ignasi Puigmartí, i Joan Sallarès i Pla<sup>77</sup>.

Mentre duren les obres de construcció de la línia, la companyia ha de demanar a les Corts una pròrroga d'obres. També, poder comptabilitzar el capital invertit en l'adquisició de les mines a efectes de l'emissió d'obligacions al portador. Junt amb la TBF, demana acollir-se als efectes de la llei de 5-7-1876 d'avenç reintegrable atorgat a algunes companyies ferroviàries<sup>78</sup>. A la Junta General d'accionistes de 29-5-1879, la directiva comença a redefinir un tant les directrius del ferrocarril: si en un principi se'l considerava ferrocarril carbonífer,

75. *Proyecto de una Sociedad Anónima para la terminación del Ferro-carril de Granollers a San Juan de las Abadesas. Explotación de las minas de carbón del mismo nombre y de las de hierro del Valle de Ribas*, 1874.

76. FERROCARRIL Y MINAS DE SAN JUAN DE LAS ABADESAS: *Estatutos*, 1882.

77. AYUNTAMIENTO Y CONTRIBUYENTES DE SABADELL: *Apuntes para el estudio de un proyecto de prolongación hasta Barcelona desde La Garriga de la Línea férrea de San Juan de las Abadesas dirigidos a la Sociedad Catalana General del Crédito y a la Empresa del Ferro-carril y Minas de San Juan de las Abadesas por el ...*, 1880.

78. FERROCARRIL Y MINAS DE SAN JUAN DE LAS ABADESAS: *Memoria leída en la Junta general de Accionistas celebrada el día 29 de Mayo de 1879*, 1879; *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el día 10 de Junio de 1880*, 1880.

l'explotació dels successius trams inaugurats estaria demostrant que el tràfic de passatgers i de mercaderies per a les indústries del Ter i del Fresser és també prou significatiu<sup>79</sup>.

La inauguració del darrer tram de la línia, feta el 17-10-1880, és sens dubte un dels grans esdeveniments per a la companyia<sup>80</sup>. Per a Pere Pascual, però, a partir d'aquest moment comença a evidenciar-se que la conca carbonífera no podria subministrar a la indústria catalana els carbons en la quantitat i en la qualitat necessàries<sup>81</sup>. De fet, aquest és un tema que va apareixent a les successives juntes generals d'accionistes, en les que la directiva adopta un to sempre optimista. Les xifres subministrades per aquesta a la Junta General, corresponents a les extraccions de carbó de les mines de Surroca i Ogassa, seria de 24.800 tones el 1881, 36.374 el 1882, 46.528 el 1883 i 41.214 el 1884, xifres llunyanes de les 100.000 tones fixades com a objectiu<sup>82</sup>.

El 1884 la companyia fa una considerable ampliació de capital, absorbida majoritàriament pels propis directius del FMSJA i de la SCGC<sup>83</sup>. Per les mateixes dates, aconsegueix acollir la seva colònia minera als beneficis de la llei de colònies agrícoles. La companyia mostra interès pel projecte d'Antoni Girandier de construcció d'un ferrocarril entre Sant Joan de les Abadesses i Olot i pel de la societat *Ferrocarril de San Feliu de Torelló a Olot* (FSFTO), relacionat amb el projecte de ferrocarril de via estreta Olot-Girona. Recordem, finalment, que el 1886 la companyia passa al *Norte*.

Com a conclusió, podem dir que durant el període estudiat, la companyia presenta diverses demandes als centres de decisió política: pròrrogues d'obres de 1878 i 1885, autorització per comptabilitzar el capital invertit en l'adquisició de les mines a efectes de l'emissió d'obligacions al portador, concessió del tram Sant Martí de Provençals-Llerona (que es fa a la SCGC) amb l'oposició de la TBF, inclusió de la colònia minera dins dels beneficis de la llei de colònies agrícoles i establiment d'una estació definitiva a Sant Martí de Provençals.

#### **4.2.7. El Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga i el Ferrocarril y Minas de Berga.**

La idea de connectar Berga, i especialment la zona carbonífera de l'Alt Berguedà, amb Manresa i les línies ferroviàries generals, té també els seus antecedents, com a mínim des dels anys seixanta. Com hem vist fa poc, Joan Baptista Perera, que havia realitzat diversos estudis per unir les mines de Sant Joan de les Abadesses amb Manresa, opta el 1865 per un tramvia entre aquesta i Berga, passant per Súria i Cardona, que constituïen altres nuclis amb un possible tràfic relacionat amb les explotacions mineres<sup>84</sup>. Aquest projecte no reeixiria.

---

79. FMSJA: *Memoria ... 29-5-1879*, 1879p.11-12.

80. Sobre la inauguració del darrer tram de la línia, veure FERROCARRIL Y MINAS DE SAN JUAN DE LAS ABADESAS: *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el día 10 de Junio de 1881*, 1881; ESTRUCH Y FERRER, Ramón: *Discursos pronunciados por el Senador del reino Excmo. Sr. D. ... con motivo de la terminación de las obras del ferro-carril de San Juan de las Abadesas e inauguración de tan importante línea*, 1881.

81. PASCUAL: "Ferrocarrils ...", p.68.

82. FERROCARRIL Y MINAS DE SAN JUAN DE LAS ABADESAS: *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el día 9 de Junio de 1882*, 1882; *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el día 11 de Junio de 1883*, 1883; *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el día 10 de Junio de 1884*, 1884; *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el día 16 de Mayo de 1885*, 1885.

83. Veure *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 4-4-1884.

84. [PERERA, Juan Bautista]: *Prospecto para el establecimiento ...; Circular a los pueblos que debe favorecer el Tram-vía de Manresa, Suria, Cardona a Berga*, 29 de Setiembre de 1865 (full volant).

El 1867, una societat vinculada a les explotacions mineres de l'Alt Berguedà, obté una concessió provisional per construir un ferrocarril entre Manresa i Guardiola de Berguedà. No obstant, es va mantenir força inactiva fins el moment en què apareix un altre projecte rival, amb possibilitats de construir un ferrocarril econòmic entre Manresa i Berga.

El 7-12-1880 i el 7-5-1881 s'atorgava la concessió a Marià Puig i Valls d'un tramvia i d'un ferrocarril econòmic entre Manresa i Berga. La dualitat de termes i de concessions es devia a què inicialment estava plantejat com a tramvia, és a dir, ocupant la carretera ja construïda, però al mateix temps es deixava la porta oberta a utilitzar alguns terrenys particulars i, en aquest concepte, estaria sotmès a la legislació general sobre ferrocarrils. La idea del promotor, era enllaçar a Manresa amb la línia general Barcelona-Saragossa i introduïa la possibilitat de perllongar la línia en direcció Nord en el futur. L'objectiu d'aquesta iniciativa, era la de servir a les manufactures de teixits de la conca del Llobregat i, en segon lloc, a les explotacions mineres<sup>85</sup>. El 8-11-1881 traspassa la concessió a la societat TFEMB. Cal tenir en compte, que el mateix Marià Puig intenta als mesos següents obtenir noves concessions ferroviàries relacionades amb la zona: Berga-La Pobla de Lillet, Sant Vicenç de Castellet-Sallent i Manresa-Cardona; de totes aquestes, sols n'obté la darrera, tot i que no la pogué materialitzar.

El 1881, el TFEMB inicia gestions per obtenir un canvi de traçat i la declaració d'utilitat pública (a efectes de les expropiacions). Però fa aquestes gestions per dues vies: l'administrativa, al Ministeri de Foment, i una proposició de llei a les Corts, ja que fins aquest moment havia estat un tramvia, però en variar el traçat, passava a ocupar alguns quilòmetres de terrenys particulars i necessitava la declaració d'utilitat pública. El nou projecte seria una mena de combinació de tramvia (en els quilòmetres de traçat damunt carretera) i de ferrocarril econòmic (en els quilòmetres al damunt de terrenys particulars). El canvi d'itinerari es referia al tram proper a Manresa: si en principi es volia que la línia passés per Sant Fruitós del Bages, ara es demana que passi per Santpedor. La resta de l'itinerari per Sallent, Balsareny, Puig-reig i Gironella, es manté igual. Després d'un llarg procés, complicat pels problemes de la duplicitat administrativa, s'aprova el canvi d'itinerari el 1883.

Veient els moviments del TFEMB, la societat concessionària del ferrocarril Manresa-Guardiola de Berguedà reprèn la seva activitat. El 15-11-1881 es constitueix com a *Ferrocarril y Minas de Berga* (FMB), un nom que recorda clarament el de l'empresa de Sant Joan de les Abadesses. La RO de 22-11-1881 ratificava la seva concessió de 1867. L'estiu de 1882, la companyia incorpora *La Carbonera Española* (CE), una de les principals societats extractores de la zona.

Als mesos següents, la companyia es replanteja les seves possibilitats d'actuació. Partint d'una idea principal de transportar els carbons del Berguedà a les zones industrials de Barcelona i la seva rodalia, valora dues opcions: construir un ferrocarril de gran capacitat fins Manresa o fer el transport amb el tramvia que la companyia ja té en explotació des de la mina *La Consolación* fins Berga<sup>86</sup> i des d'allí fins Manresa, amb el tramvia de l'altra companyia. S'opta per la primera opció, tot considerant que l'esmentat tramvia sols podria assumir 30 tones diàries de transport, mentre que el desig de la companyia seria transportar-

85. *Ferrocarril económico o tranvía movido a vapor entre las ciudades de Manresa y Berga siguiendo el Valle del río Llobregat por Sallent, Balsareny, Puigreig y Gironella*, 1881; Arxiu Històric de la Ciutat de Manresa, lligall "Ferrocarrils I", manuscrit titolat *Tranvía de vapor de Manresa a Berga. Memoria descriptiva, facultativa y económica*, datat a Barcelona, 10-7-1879.

86. Per a les construccions ferroviàries de transport miner de la companyia, veure SALMERÓN I BOSCH, Carles: *Els trens del Berguedà. Història dels ferrocarrils industrials del Berguedà*, 1990, p.15 i seg.

ne 400. EL FMB preveia també una futura continuació de la línia entre Guardiola i Puigcerdà, enllaçant allí amb els ferrocarrils francesos i la construcció d'un ramal fins La Seu d'Urgell, que era una altra zona amb explotacions mineres sense connexió ferroviària<sup>87</sup>.

La companyia inicia gestions per a substituir la via estreta prevista inicialment per l'amplada normal, pensant en una explotació a gran escala de les mines properes a Berga. La llei de 27-7-1883 prorroga les anteriors i permet el canvi d'amplada de les vies. Ens trobem, doncs, amb dos projectes amb trajectes en bona part coincidents i ambdós aprovats per l'administració.

El TFEMB perfila un itinerari que serveix els interessos de les colònies fabrils, entre elles la Colònia Rosal i la Colònia Cots. De fet, aquests interessos tenen una significativa representació al consell d'administració de la companyia, en el que trobem personatges com Antoni Rosal i Sala, Agustí Rosal i Cortina, Antoni i Josep Pons i Enrich, Marià Regordosa i Pau Sadó; Baltasar de Bacardí ocupa la vicepresidència.

La companyia gestiona amb una casa alemanya la compra de les locomotores i amb una anglesa els vagons, metre que amb la *Norte* l'enllaça a Manresa. Arriba a un acord amb el *Banco de Manresa* per a la construcció de la línia<sup>88</sup>. El gener de 1884 fa una modificació dels seus estatuts<sup>89</sup>.

L'estiu de 1883, un grup d'accionistes del FMB vinculat a l'anterior consell d'administració, amb Ramon Esteve i Llobet, Federico Nyssen, Antoni Amat, Enrique Lara i altres, es mostra partidari d'arribar a una entesa amb la companyia rival, deixant que aquesta construeixi el tramvia i concentrant els esforços en les mines<sup>90</sup>. Tot i que el consell d'administració es mostrava partidari de construir un tren normal, per poder transportar més quantitat de carbó, finalment ambdues companyies arriben a un acord. Segons aquest, el TFEMB s'encarregaria de la construcció del tram sud de la línia, mentre que el FMB s'encarregaria del tram nord, amb la població d'Olvan com a límit entre ambdues. El setembre de 1885 entra en servei el tram Manresa-Puig-reig i l'abril de 1887 la seva continuació fins Olvan. La part nord de la línia no estarà definitivament finalitzada fins 1904 (recordem que, no obstant, ja existien instal·lacions ferroviàries d'ús miner).

Durant el període analitzat, ambdues companyies han de recórrer a les Corts i a l'administració amb demandes diverses: concessions, canvis de traçat, ampliació de via, pròrrogues d'obres, junt amb l'obstaculització mútua abans d'arribar a l'entesa final.

#### **4.2.8. La *Compañía Española de Ferro-carriles Económicos*.**

La *Compañía Española de Ferro-carriles Económicos* (CEFE), és una continuació d'un ferrocarril de petit itinerari: el Mollet-Caldes de Montbui, de 14,9 quilòmetres. Explotat per la companyia *Ferrocarril de Mollet a Caldas de Montbuy* (FMCM), va entrar en servei el 1880, com a afluent de la línia general Barcelona-Girona, per Granollers<sup>91</sup>. Presidia el Consell d'Administració Joaquim Maria Paz. El 1876 i el 1878 va obtenir pròrrogues d'obres. El maig

---

87. FERROCARRIL Y MINAS DE BERGA: *Noticias y datos fundamentales que anticipa el Consejo de Administración a los Sres. Accionistas de esta Compañía*, 1883.

88. SOCIEDAD ANÓNIMA TRANVÍA O FERRO-CARRIL ECONÓMICO DE MANRESA A BERGA: *Memoria leída en la Junta General de Accionistas de la ... Celebrada el día 17 de Febrero de 1884*, 1884. *El Consultor Financiero*, núm. 16, 22-3-1882.

89. Veure *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 5-1-1884.

90. *El Consultor Financiero*, núm. 92, 5-9-1883, i núm. 96, 3-10-1883, articles "Ferrocarril y Minas de Berga".

91. Veure FERROCARRIL DE MOLLET A CALDAS DE MONTBUY: *Memoria leída en la junta general de Sres. accionistas, celebrada el día 31 de Enero de 1880*, 1880.

de 1880 gestiona, sense èxit, l'avenç reintegrable atorgat a la línia a la llei d'arranjament del Deute. El juny 1881 demana, també sense èxit, una subvenció addicional.

A partir d'aquesta primera explotació, el 24-12-1881 es constitueix la CEFÉ. Eixampla el seu radi d'actuació entorn de diversos projectes de ferrocarrils econòmics. Disposa de la concessió de la línia Olot-Girona, que inicialment construïa una altra companyia, però que entorn 1883 passa a construir la pròpia CEFÉ. Esdevé la principal accionista de la línia de Valladolid a Medina de Rioseco. Passa a ser la constructora de la línia d'Igualada a Martorell, al mateix temps que principal accionista de la companyia concessionària. Finalment, adquireix la concessió de la línia Martorell-Sant Vicenç de Castellet, amb la idea d'una futura continuació cap Barcelona del ferrocarril econòmic de Manresa a Berga, tot resseguint el curs del Llobregat<sup>92</sup>. El 1884, però, aquesta societat fa fallida.

Entre els directius de la companyia, retrobem Paz com a president, junt a Manel Henrich, Cecili Oriol i els germans Artés (Antoni i Sebastià).

#### **4.2.9. El Ferrocarril de Sarrià a Barcelona.**

El ferrocarril de Sarrià a Barcelona, de sols 4,6 quilòmetres, va ser construït el 1863. En el darrer tram del Sexenni, la companyia travessa problemes, que fan que finalment passi a mans dels creditors. La RO de 13-3-1875 confirma l'atorgament judicial a aquests de la companyia, que pren el nom de *Ferrocarril de Sarrià a Barcelona* (FSB).

Durant el període analitzat, la companyia manté un contenciós amb alguns propietaris immobiliaris de l'Esquerra de l'Eixample, que demanaven canviar d'emplaçament l'estació de Barcelona, que no hi hagués tanques al seu pas pel carrer Balmes, que el seu pas fos al nivell del terra i que la seva velocitat fos de tramvia<sup>93</sup>. Aquest és un tema que s'anirà allargant en el temps. El maig de 1885, el ministre de Foment, Alejandro Pidal y Mon, presenta un projecte de llei al Congrés declarant definitiva l'estació de Barcelona d'aquest ferrocarril. Aquesta iniciativa no prospera, en trobar-se proper el final de la legislatura. Comptà amb l'oposició de l'Ajuntament de Barcelona.

#### **4.2.10. Projectes ferroviaris.**

##### **4.2.10.1. El ferrocarril d'Igualada: el projecte Camacho & Carreras, el *Ferrocarril Central de Cataluña* i la *Compañía del Ferrocarril Económico de Igualada a Martorell*.**

Igualada és un altre cas de població que havia quedat fora de les línies ferroviàries principals i que pugnava des de feia temps per poder connectar-s'hi. Amb una tradició manufacturera de segles, des de mitjan segle XIX, s'havia trobat amb greus dificultats per afrontar un procés de mecanització. Lluny de les grans conques fluvials, no hi havia prou aigua com per instal·lar maquinària de força hidràulica, mentre que el transport de carbó per alimentar màquines de vapor s'havia de fer en carro des de distàncies molt llargues, encarint considerablement els costos. El ferrocarril apareixia com la solució a aquest aïllament. La

92. Per a l'activitat de la companyia, veure *Gaceta de los Caminos de Hierro*, núm. 3 de 1884, 20-1-1884, article "Compañía Española de Ferro-carriles económicos. Memoria leída y aprobada en la Junta general ordinaria de accionistas, celebrada el día 24 de Marzo de 1883".

93. *Ferrocarril de Sarrià a Barcelona*, 18 Noviembre 1878 (full volant).

línia general Barcelona-Saragossa, però, es construí per Manresa, com hem vist abans. A partir d'aquí, hi ha diversos projectes que pretenen unir Igualada amb la xarxa principal.

Ja des dels anys cinquanta, hi ha alguns projectes: el de Ramon Castells, Francesc Castells i Celestí Mas i Abad, el de Miquel Puig, el de la *Compañía del Ferrocarril de Igualada a San Saturnino*, de la *Sociedad del Ferro-carril de San Saturnino de Noya a Igualada*, el de Ricardo Jacas, entre d'altres. A grans trets, aquests projectes apostaven per connectar Igualada amb Martorell o bé amb Sant Sadurní d'Anoia. Hi ha també propostes diverses de companyies amb trams en explotació, que pretenien establir ramals fins Igualada, com els projectes Rajadell-Igualada i Calaf-Igualada<sup>94</sup>.

Als primers anys de la Restauració, el madrileny Manuel Camacho s'interessa pel projecte. El finançador seria el també madrileny Mariano Carreras. Ambdós recuperen la idea de ferrocarril Igualada-Sant Sadurní. El 1879 obtenen autorització per fer els estudis tècnics, així com d'una continuació cap Tàrrrega, per Santa Coloma de Queralt. El 1879 Camacho surt diputat per Igualada i accelera els tràmits d'aprovació de la línia Igualada-Sant Sadurní a les Corts. El projecte, però, al que anomenarem Camacho & Carreras, no donava gaire senyals de vida. Tampoc no s'arriba a constituir en companyia, ja que encara no tenia els plànols aprovats.

En aquest context, fa la seva aparició un projecte rival. Segons Miquel Térmens: (...) *resulta comprensible que el nucli més dinàmic de la comarca, des del punt de vista capitalista, format al voltant de la família Godó, que aviat esdevindria controladora de la vida política local per mitjà del sistema caciquista, s'interessés profundament pel problema, i preparés la construcció d'una via fins Martorell*<sup>95</sup>. Aquest grup comptava amb l'empresari d'obres públiques de Reus Pere Bové i el promotor Sebastià Artés.

Després d'uns moments d'inicial entesa entre ambdós sectors, s'enceta un període de ruda competència entre ells, qüestió que veurem amb un cert deteniment al capítol sisè, però de la que cal anticipar que es tradueix en el terreny polític, amb la formació d'un candidatura liberal pels Godó al districte d'Igualada.

Els promotors del projecte Camacho & Carreras valoren canviar l'itinerari cap Martorell, pensant en atreure l'interès dels igualadins, ja que era un traçat més llarg de construcció, però més curt en quilometratge total fins Barcelona, alhora que en neutralitzar el projecte rival. Comptaven amb la constructora *Alejo, Soujol y C. Juandó*. No gaire després, però, vénen la concessió a Santiago Serra, el principal industrial paperer de la comarca.

Serra encarregà a un nou enginyer modificacions en el traçat, ja que l'anterior havia estat rebutjat pels inspectors de l'Estat. Edità un fullet explicatiu de la situació del ferrocarril en aquests moments: un cop aprovades les modificacions del traçat, aquest agafava el marge dret del riu Anoia, amb 33,5 quilòmetres de recorregut. Tindria via estreta, però disposaria de la infraestructura necessària per eixamplar-lo si calgués<sup>96</sup>. El 12-2-1882 formalitzà la companyia *Ferrocarril Central de Cataluña* (FCC). Tenia el projecte d'allargar la línia fins Tàrrrega, per Santa Coloma de Queralt que, no obstant, no va prosperar a les Corts. Serra no va reeixir tampoc en el projecte originari, perquè no va reunir els capitals necessaris. La RO de 23-4-1884 anul·lava aquesta concessió.

---

94. Sobre els projectes precedents, veure MORALES, Ramon: "El tren d'Igualada", 1974; TÉRMENS: "El ferrocarril ..."

95. TÉRMENS: "El ferrocarril ...", p.232.

96. FERROCARRIL DE IGUALADA A SAN SATURNINO DE NOYA: *Memoria descriptiva, facultativa y económica*, 1881.

Mentre, l'altre projecte havia anat treballant. Bartomeu Godó obté l'acta de diputat per Igualada i accelera la concessió del ferrocarril a les Corts, amb Pere Bové de concessionari. Novament ens trobem amb dos projectes molt similars i ambdós aprovats per l'administració. Godó promou també a les Corts la concessió a Cristòfol Castelltort i Rius d'un ferrocarril Igualada-Balaguer, per Santa Coloma de Queralt, que seria la continuació del projecte Igualada-Martorell. A diferència del projecte Igualada-Balaguer de Santiago Serra, el de Castelltort sí supera tots els tràmits a les Corts.

El 7-9-1882 es formalitza la *Compañía del Ferrocarril Económico de Igualada a Martorell* (CFEIM)<sup>97</sup>. Entre els seus directius, trobem Bartomeu Godó, Ramon Catarineu, Ramon Romani, Eusebi Castells i Ramon Roca, entre d'altres. El mateix dia se signa el contracte de construcció amb l'empresa *Oriol, Artés y Compañía*, formada per tres únics accionistes: Cecili Oriol, Sebastià Artés i Pere Bové que, alhora, eren els principals accionistes del tren.

Tot i que els promotors d'aquest projecte havien aconseguit que els ajuntaments dels municipis beneficiats pel ferrocarril es fessin càrrec de les indemnitzacions, en no disposar aquells de prou fons, s'endarreriria el procés i, de retruc, el ritme de les obres. Així, mentre que el 1882 es manté un bon ritme, el 1883 aquest disminueix. En aquest context, els constructors de la línia traspassen els seus drets a la CFE<sup>98</sup>, de la que Cecili Oriol i Antoni Artés (germà de Sebastià) eren directius. El 1884, en fer fallida, s'aturaren les obres. La fallida afectà també la companyia ferroviària, ja que la meitat de les seves accions ja emeses estaven en poder de l'altra. Sebastià Artés comprà el permís de construcció.

Encara el maig de 1885 les Corts aproven la concessió a la CFEIM del tram Martorell-Barcelona, pensant en una comunicació directa amb Barcelona i travessant poblacions no servides per la TBF. Comptà amb l'oposició de la JOPB, ja que el tram final previst pretenia accedir al Port des del Paral·lel i recórrer-lo en la seva totalitat. També el maig, les Corts aproven una pròrroga d'obres per a dos anys.

Als anys següents, el projecte no va reeixir i va anar liquidant béns. Recordem que el ferrocarril Igualada-Martorell es va inaugurar el 1893 i que va ser enllestit per una companyia de capital belga, la *Compagnie de Chemin de Fer Central Catalan*.

Les demandes de les dues companyies se centren en l'obtenció de les respectives concessions i continuacions de les línies cap el Nord, junt amb les pròrrogues d'obres i continuació fins Barcelona de la CFEIM i el canvi de traçat del projecte Camacho & Carreras (després FCC), tot plegat unit a l'obstaculització mútua entre ambdues companyies rivals.

A més dels dos projectes esmentats, hi ha d'altres que també pretenen enllaçar Igualada amb la xarxa principal. Un d'aquests és el projecte de Tomàs Martí de 1881, *un cas típic entre els somniadors*, segons Térmens<sup>99</sup>, que pretenia establir una línia Igualada-Barcelona, però amb la novetat d'orientar-la cap el Bruc i Rubí i entrant a Barcelona per túnel des de Sant Cugat i Valldoreix. Martí plantejava també continuar la línia amb dos ramals: un aniria a Valls, enllaçant amb la companyia dels directes, i l'altre aniria a Agramunt o Pons, a enllaçar amb el ferrocarril en projecte del Noguera Pallaresa<sup>100</sup>. El mateix personatge reprèn la seva

97. Veure *El Consultor Financiero*, núm. 41, 13-9-1882.

98. COMPAÑIA DEL FERRO-CARRIL ECONÓMICO DE IGUALADA A MARTORELL: *Memoria leída en la Junta General de accionistas celebrada el día 18 de Abril de 1883*, 1883.

99. TÉRMENS, Miquel: "Igualada ciudad de ferrocarriles" (4 i 5), 1879, p.235.

100. *Proyecto del ferro-carril de Barcelona a Igualada. Memoria explicativa*, 1881. Veure també Arxiu Municipal de Vilanova i la Geltrú, Núm. 6.6. "Comunicacions: camins, carreteres, ponts, ports", núm. 2.149: "Ferrocarril: correspondència. Lligall". Carta de Tomàs Martí i Vidal adreçada a l'alcalde de Vilanova, datada a Barcelona, 12-2-1883.

idea, però pensant ara en un ferrocarril entre Barcelona i França, passant per Igualada, Cervera, Solsona, Pons, Seu d'Urgell i Andorra, amb alguns ramals<sup>101</sup>.

A més del projecte de Martí, hi ha el de la *Compañía del Ferrocarril Trasversal*<sup>102</sup> del Principado de Cataluña (CFTPC), ambiciós projecte de connexió de totes les línies catalanes entre si (el veurem tot seguit); el de la *Sociedad de los Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat* (SFEBL), que tenia una concessió per a la construcció d'un ferrocarril per diversos municipis del Baix Llobregat i que el 1885 projecta una continuació fins Collbató i Igualada; el de la TBF, de construcció d'un ramal Balaguer-Igualada, el 1884-85; i, finalment, el projecte del madrileny Adolfo León de Cortes, de construcció d'un ferrocarril Martorell-Igualada-Santa Coloma de Queralt-enllaç amb la línia de Lleida.

#### **4.2.10.2. Els Ferrocarriles Económicos de La Selva y Ampurdán.**

El 1877 l'enginyer Teodoro Merly de Iturralde obté la concessió per a la construcció d'un ferrocarril entre Caldes de Malavella i Sant Miquel de Fluvià, passant per Llagostera, Santa Cristina d'Aro (amb un ramal a Sant Feliu de Guíxols), Palamós, Palafrugell, Pals, Torroella de Montgrí i Sant Miquel de Fluvià, enllaçant amb la línia general i totalitzant 86 quilòmetres<sup>103</sup>. El concessionari, en una memòria explicativa, planteja la línia com a subsidiària de la Barcelona-França i encaminada a absorbir el transport dels suros i dels taps<sup>104</sup>. De fet, tant en el seu origen com en el seu final, la línia enllaçava amb la TBF. El 1878 les Corts aproven l'exempció de drets de duanes per al material ferroviari.

El gener de 1878 es varen inaugurar les obres. El 15-1-1880, Merly i el banquer i navilier Francesc Taulina signen les bases per a la constitució de la societat *Ferrocarriles Económicos de La Selva y Ampurdán* (FELSA). El mateix any, les Corts aproven una modificació del traçat: enlloc de començar a Caldes de Malavella ho farà a Santa Coloma de Farners, i enlloc d'acabar a Sant Miquel de Fluvià, ho farà a Figueres, passant sempre per Llagostera, Palamós i Torroella de Montgrí.

També el 1880, encara es replanteja el traçat de la línia, aprovant-se per les Corts. De fet, ara es proposa dues línies: l'una passaria per Blanes, Lloret, Tossa, Sant Feliu de Guíxols, Castell d'Aro, Llagostera, Cassà de la Selva i Girona, i l'altra per Castell d'Aro, Palamós, Palafrugell, Pals, Torroella de Montgrí, L'Escala, Castelló d'Empúries i Figueres, totalitzant 143 quilòmetres<sup>105</sup>. Segons el concessionari, el motiu d'aquests canvis estaria en la indiferència de la TBF cap aquesta línia affluent<sup>106</sup>. En qualsevol cas, aquest projecte no va arribar a reeixir. Víctor Balaguer va ser nomenat president de la companyia.

El 1880 hi ha un altre projecte, de Joan Lluhí i Risech, d'un ferrocarril Blanes-Flaçà, que no arribà a superar els tràmits parlamentaris. I encara un altre, de Francesc i Lluís Sallés, que el 1882 obtenen la concessió d'un tramvia Santa Coloma de Farners-Sils.

---

101. *Semanario de Igualada*, núm. 207, 20-4-1884; *La Alianza Protectora de los Pueblos*. Periódico proteccionista de las Ligas de Contribuyentes de Rubí, Esparraguera, Piera, Bruch y Capellades, Igualada, Cervera, Ribera de Sió y Solsona, Agramunt, Pons, Oliana y Orgañá, Seo de Urgel y Valles de Andorra; editat a Igualada el 1884.

102. Nom correcte, amb l'ortografia de l'època.

103. Per als projectes ferroviaris de l'Empordà, veure MEDIR: *Historia del gremio ...*

104. FERROCARRIL DEL BAJO AMPURDÁN: *Línea de Caldas de Malavella al Fluvià y Francia, por la costa, concedida por Real Orden de 25 de Setiembre de 1877. Memoria descriptiva, facultativa y económica*, 1877.

105. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, núm. 53 de 1882, 31-12-1882.

106. FERRO-CARRILES ECONÓMICOS DE LA-SELVA Y AMPURDÁN: *Líneas de Blanes a Gerona y de Castell d'Aro a Figueras. Memoria descriptiva*, 1882.



Sí que va tenir èxit el *Tranvía del Bajo Ampurdán* (TBA). Era una concessió administrativa de 1884 a August Pagés Ortiz, que traspassà a l'esmentada societat. Va aprofitar gairebé tot el traçat de la carretera de Palamós a Girona. Amb 33 quilòmetres, l'itinerari de la línia era: Flassà (enllaç), La Bisbal, Palafrugell i Palamós. S'inaugurà el 1887.

#### 4.2.10.3. La *Sociedad de los Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat*.

El juliol de 1883, les Corts aproven la construcció d'un ferrocarril econòmic Baix Llobregat-Barcelona. El concessionari era la *Sociedad Crédito Marítimo* (SCM). Aquesta societat inicialment estava orientada al crèdit per a la marina mercant i també a invertir en les obres de canalització de l'Ebre. En no reeixir en aquests sectors, es va reestructurar cap els ferrocarrils, tot aprofitant aquesta concessió, que ja tenia. Agafa el nom de SFEBL<sup>107</sup>.

L'itinerari principal era Vallirana, Cervelló, La Palma, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma, Sant Boi de Llobregat, Cornellà, L'Hospitalet, la Bordeta i Sants; es preveia també tres ramals, el primer: Sant Vicenç dels Horts, Pallejà, Sant Andreu de la Barca; el segon: Sant Boi, El Prat de Llobregat; i el tercer: Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat. La companyia preveia també l'enllaç amb els altres ferrocarrils que anaven a Barcelona per la Gran Via i l'Avinguda del Paral·lel<sup>108</sup>. Ja hem vist més amunt el seu projecte de ferrocarril Barcelona-Igualada, per Collbató.

Al Baix Llobregat hi ha també altres projectes ferroviaris. El 1883 Francisco Fernández de la Vega i Manuel Ferran i Esteve intenten, sense èxit, aconseguir una concessió entre El Puntarró (Martorell) i Barcelona, passant per Sant Andreu de la Barca, Pallejà, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà, L'Hospitalet, La Bordeta, Sants i el Port de Barcelona; amb un ramal fins Sant Martí de Provençals i un altre fins l'enllaç Barcelona-Sant Andreu. El 1885 ho tornen a intentar, matisant que el ramal fins Sant Martí de Provençals es demana per la Gran Via de Barcelona i que el ramal fins el tramvia Barcelona-Sant Andreu es demana pel Port. Comptà amb l'oposició de la TBF, que ja tenia en explotació un tram Martorell-Barcelona, i de l'Ajuntament de Barcelona, que s'oposava als ramals dins de la ciutat.

#### 4.2.10.4. La *Compañía Reusense de Tranvías*.

El 1881, Sebastià Cabot i Antoni Fusté obtenen una concessió per a l'establiment d'un tramvia entre Reus i Salou, amb un ramal a Vila-seca. Més endavant, el projecte esdevé ferrocarril econòmic. Així, el juny de 1885 les Corts aproven la concessió a la *Compañía Reusense de Tranvías* (CRT) d'un ferrocarril econòmic Reus-Port de Salou. A Salou es preveia l'enllaç amb el ferrocarril València-Tarragona. El 1887 es construeix aquest petit ferrocarril, de 8,2 quilòmetres.

#### 4.2.10.5. El ferrocarril d'Olot.

L'abril de 1882, les Corts aproven la concessió a Domènec Puig i Oriol d'un ferrocarril econòmic Olot-Girona, per Amer, i amb la idea d'enllaçar a Girona amb la línia general Barcelona-França. El mateix mes, s'aprova també la concessió al FSFTO de la línia Torelló

107. Sobre aquesta companyia, veure *El Consultor Financiero*, núm. 112, 23-1-1884.

108. FERRO-CARRILES ECONÓMICOS DEL BAJO LLOBREGAT A BARCELONA: *Memoria*, 1883.

(línia Granollers-Sant Joan de les Abadesses)-Olot. Es planteja com un ferrocarril de via estreta, igual que el de la línia Olot-Girona. El material mòbil també havia de ser igual i l'estació d'Olot, comuna a ambdues línies. Com ja hem vist, l'empresa constructora del ferrocarril Olot-Girona era la CEFE, que el 1883 passa a ser també la concessionària de la línia. Com recordarem, el 1884 fa fallida, traspassant el gener de 1885 la concessió a Pere Bové i Agistí Pujol.

D'altra banda, el juliol de 1885 les Corts aproven el ramal Campderà (enllaç)-Banyoles per a la TBF, amb l'oposició dels concessionaris del ferrocarril Girona-Olot.

#### **4.2.10.6. La *Compañía del Ferrocarril Trasversal*<sup>109</sup> del Principado de Cataluña.**

El juliol de 1882, Josep Campderà obté la concessió d'un ferrocarril Tarragona-Roses o *Trasversal* (no *Transversal*) del Principat de Catalunya. L'itinerari seria Tarragona, Valls, Igualada, Manresa, Vic, Figueres i Roses. El juny de 1883, Campderà constitueix la CFTPC. L'ambiciós projecte de la companyia, era enllaçar la seva línia amb tretze ferrocarrils catalans ja existents o en construcció<sup>110</sup>. El febrer de 1885, les Corts aproven per al mateix concessionari la construcció de dos ramals: Balaguer-Valls i La Jonquera-Figueres. Aquesta companyia va arribar a iniciar obres en alguns trams de l'extrem sud de la línia, però finalment no va reeixir.

#### **4.2.10.7. El ferrocarril del Noguera Pallaresa.**

El projecte de construcció d'un ferrocarril internacional pel Noguera Pallaresa, té els seus antecedents als anys cinquanta, partint de la idea d'un ferrocarril que enllacés amb les línies franceses pel Pirineu Central, completant així els projectes existents d'enllaços ferroviaris franco-espanyols per l'extrem est (Port-Bou) i oest (Irun). Rivalitzà durant anys amb altres opcions de connexió ferroviària, com la del Noguera Ribagorçana, la del Canfranc i la del Cinca, així com amb diverses opcions del costat francès. Xocà, per fi, amb l'hostilitat del Ministeri de la Guerra, poc favorable a aquesta mena d'enllaços internacionals per por d'una invasió en ferrocarril<sup>111</sup>. De fet, a finals de 1881, el Govern decideix donar suport al projecte del Canfranc, en detriment dels altres dos que havien estat estudiats com a possibles enllaços internacionals amb França pel Pirineu Central, aprovant-se per les Corts el desembre de 1881. L'itinerari era Osca, Ayerbe, Caldearenas, Jaca i Canfranc.

Pel que fa al projecte del Noguera Pallaresa, el juliol de 1876 les Corts aproven un projecte d'allargament del ferrocarril de les mines del Montsec fins la frontera francesa, per la Vall d'Aran; aquest projecte havia estat atorgat a la societat *La Carbonera Metalúrgica Española* (CME) per RO de 3-1-1876. Obtingué una pròrroga d'obres el 1878. El 1881 la concessió passà a la *Sociedad del Ferro-carril del Pirineo Central* (SFPC).

---

109. Veure nota 102.

110. Veure FERRO-CARRIL TRASVERSAL DEL PRINCIPADO DE CATALUÑA: *Consideraciones facultativas y económicas*, 1882; COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL TRASVERSAL DEL PRINCIPADO DE CATALUÑA: *Estatutos de la ... Fundada en 7 de Junio de 1883*, 1883; *Línea de Tarragona a Rosas pasando por Valls, Igualada, Manresa, Vich y Figueras*, Noviembre 1883 (full volant); CAMPDERÀ, José: *Ferrocarril de Balaguer a Valls empalmando con el Trasversal del Principado de Cataluña. Breves consideraciones sobre las ventajas y utilidades que el proyecto ofrece expuestas por su autor el ingeniero D. ... en las reuniones celebradas en las principales poblaciones de la línea*, 1884.

111. Sobre les diverses opcions de ferrocarril pel Pirineu Central, veure SÁNCHEZ I VILANOVA, Llorenç: *La llarga història del ferrocarril Lleida-La Pobla de Segur (1856-1951)*, 1989; VIDAL; Javier: "La dimensió internacional de la xarxa ferroviària espanyola (1850-1914)", 1994.

D'altra banda, el desembre de 1878 s'aprova la concessió a Antonio Rovira y Altisen d'un altre projecte de ferrocarril Lleida-Balaguer-Pont de Rei, que passaria per Tremp, Sort, Esterrí i Viella. Obtingué una pròrroga per a la presentació dels estudis de 3 anys, el 1878. El concessionari va presentar els estudis en aquest termini, però els ministeris de Foment i de Guerra varen oposar dificultats; el primer, perquè la línia finalment acordada pel Govern era la de Canfranc i el segon pels habituals temors d'invasió francesa per ferrocarril. Per això, l'expedient va passar al Consell de ministres, que el va remetre al Consell d'Estat, iniciant el penós camí de l'expedienteig.

Llorenç Sánchez esmenta l'assemblea de 17-8-1880 a Tremp, amb assistència de representants de diverses localitats, diputats provincials i parlamentaris catalans<sup>112</sup>. Intervé a l'acte, entre d'altres, Santamaria, concessionari de la línia. Es forma una comissió, amb representants de Tremp, Viella, Balaguer, Sort i Lleida, més el senador Maluquer i el diputat Soldevila. L'endemà, se celebra un banquet de 600 comensals. Tot i la insistència de la demanda, aquest ferrocarril no es va construir fins el segle XX. Primer es fa el tram Lleida-Balaguer i més tard, el 1924, el tram Balaguer-Tremp i La Pobla de Segur.

#### 4.2.10.8. Projectes diversos.

Hi ha alguns projectes ferroviaris més durant aquests anys, dels que podem veure molt breument els que tenen ressò a les Corts. Alguns d'ells trigaran anys en realitzar-se totalment o parcial, mentre que d'altres no reeixiran.

Al sud de Catalunya hi ha diversos projectes. El març de 1880, les Corts aproven la construcció d'un ferrocarril Val de Zafán-Sant Carles de la Ràpita, passant per Alcanyís, Gandesa i Tortosa; a Val de Zafán, enllaçaria amb la línia Val de Zafán-Gargallo i a Tortosa, amb la línia València-Tarragona. El 1885 hi ha una proposició de llei, que no prospera, demanant la rehabilitació de la *Compañía del Ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita* (CFVZSCR) en la seva concessió d'aquesta línia. El maig de 1880, hi ha una proposició de llei, que tampoc no prospera, de construcció d'un ferrocarril econòmic Reus-Móra la Nova. El concessionari seria Pere Bové, a qui ja hem tingut ocasió de veure en anteriors projectes. El desembre del mateix any, hi ha una altra proposició de llei, que no prospera, demanant la concessió a la FCA d'un ferrocarril de via estreta de dos ramals, que sortint de la línia de Val de Zafán, acabi un a Sant Carles de la Ràpita i un altre a la línia de Gargallo a Terol. El maig de 1882, el Congrés aprova una proposició de llei, que no arriba a aprovar-se al Senat, de concessió a José Motiño y Dalmau d'un ferrocarril Els Alfacs-Benasc, per Montsó.

Pel que fa a l'entorn de Barcelona, el maig de 1880 hi ha una proposició de llei, que no obté l'aprovació de les Corts, d'un ferrocarril de Badalona a enllaçar amb el tramvia Barcelona-Sant Andreu. El concessionari seria Carlos Soujol. El 1882 hi ha una altra proposició de llei, aprovada el 1883, de construcció d'un ferrocarril Sant Andreu de Palomar-Sabadell, amb un ramal a Badalona. Es pretén allargar la línia Barcelona-Sant Andreu. El concessionari era la *Sociedad Anónima de Tranvías y Ferrocarriles Económicos de Barcelona* (SATFEB). El 1881 havia existit una altra proposició, que no va prosperar, de construcció d'un ferrocarril Sabadell-Sant Andreu de Palomar, enllaç amb el tramvia Clot-Barcelona. El concessionari seria la *Sociedad Anónima Tranvía de Barcelona al Clot y San*

112. SÁNCHEZ: *La llarga història ...*, p.43-44 i seg.

*Andrés* (SATBCSA). El 1883 hi ha una concessió, per via administrativa, a la *Sociedad de Tranvías de Barcelona*, per a la construcció d'un tram Sant Andreu de Palomar-Sabadell. El 1882 hi ha una proposició de llei, que s'aprova al Congrés però que no arriba a ser aprovada al Senat, de construcció d'un ferrocarril de l'Estació del Papiol a Mataró, per Rubí, Sabadell, Caldes de Montbui i Granollers, amb un ramal Rubí-Terrassa.

A la Catalunya central també hi ha diversos projectes. El desembre de 1881, les Corts aproven la construcció d'un ferrocarril de muntanya, sistema Rigggenbach, de l'estació de Monistrol (línia Barcelona-Saragossa, per Manresa) al monestir de Montserrat. Més endavant s'allargaria fins Collbató, Esparreguera, Olesa i Martorell. Els concessionaris eren Joaquim Carrera i Sayrol i José María González. El maig de 1882, les Corts aproven la concessió a Josep Vilumara d'un ferrocarril de Martorell (enllaç línia Tarragona-Barcelona) a Sant Vicenç de Castellet, passant per Martorell, Olesa de Montserrat i Monistrol. Hi ha una altra proposició, que no prospera, de concessió d'un ferrocarril econòmic a Marià Puig i Valls de la línia Sant Vicenç de Castellet-enllaç amb el tramvia Manresa-Berga, prop de Sallent. El 1881 hi ha una altra proposició, que tampoc prospera, de construcció d'un ferrocarril amb el mateix itinerari i amb Josep Torres i Payeras com a concessionari. També el 1881 hi ha una altra proposició de llei no reeixida, de construcció d'un ferrocarril de la fàbrica Sedó (Esparreguera) a la línia Barcelona-Saragossa, amb un ramal a Montserrat i la idea d'enllaçar la línia Barcelona-Tarragona amb la Barcelona-Saragossa. El 1883 les Corts aproven la concessió a Marià Puig i Valls d'un ferrocarril econòmic (en part tramvia) Manresa-Cardona. El 1885 hi ha una proposició de llei, no aprovada, de construcció d'un ferrocarril Martorell-Sallent (enllaç amb el ferrocarril Manresa-Guardiola).

A la Seu d'Urgell també apareixen alguns projectes. Ja hem vist la idea del FMB de construir un ramal des de Guardiola de Berguedà. El 1882 hi ha una proposició de llei, que no prospera, de construcció d'un ferrocarril Manresa-Seu d'Urgell.

I, finalment, a la zona de Lleida trobem el 1881 una proposició de llei, no reeixida, de construcció d'un ferrocarril econòmic Lleida-Samper de Calanda (enllaç amb el directe Madrid-Barcelona), per Fraga. El 1885 les Corts aproven un ferrocarril de Cervera a Pons, per Guissona. El concessionari era la *Compañía del Ferrocarril Económico de Cervera a Pons* (CFECP).

#### **4.3. El sector de les companyies de canals i pantans de regatge: la *Real Compañía de Canalización y Riegos del Ebro***

La concessió inicial de 1851, fixava com a objectiu de la companyia la navegació de l'Ebre, des del mar fins Saragossa. En un primer moment, es comptava també que l'Ebre podria ser navegable entre Escatrón i Saragossa. Amb el temps, però, es varen fer paleses les dificultats de navegació del riu, si més no, en determinades èpoques de l'any. Això, unit al fet que no va arribar tota la subvenció de l'Estat que la companyia esperava i a la creixent implantació de noves línies de ferrocarril, va dur-la a replantejar la seva activitat.

Per la llei de 5-7-1867 es reorientava l'activitat de la companyia a fer obres de regatge al delta. Cal dir aquí que per al període analitzat, no és pas l'única companyia dedicada a aquesta activitat a Catalunya. Així, trobem actuacions d'aquesta mena al riu Llobregat, en diversos trams, en el Fluvià i en el Segre. És, però, la companyia que apareix de manera més continuada amb demandes concretes a les Corts.

Diversos problemes i, sobretot, la inestabilitat política del Sexenni, unida a la malfiança dels inversors francesos (dos dels administradors francesos, el baró d'Espeleta i el marquès de Sassenay, varen morir en un accident a les obres), van fer que la companyia travessés un període d'inactivitat i que arribés fins 1880 amb sols una part de les obres de la vorera dreta del riu executada (106 quilòmetres de canals i sèquies i 80 quilòmetres de sèquies auxiliars), però cap de l'esquerra. En aquesta data, la SCGC absorbeix les accions franceses i dona un nou impuls al projecte. La SCGC iniciarà un llarg i polèmic plet (pel contenciós amb els creditors de la companyia) a les Corts per impedir la caducitat de la concessió i obtenir una pròrroga d'obres<sup>113</sup>.

Joaquim Maria Paz va ser vocal del Consell d'Administració als anys seixanta, esdevenint després el president de la companyia.

#### 4.4. El món dels negocis i la seva actuació política.

En el capítol dedicat a les corporacions econòmiques catalanes, hem tingut ocasió de comprovar com, dins de la seva estratègia d'actuació com a grups de pressió, existia una voluntat molt definida que els interessos per elles representats tinguessin una presència com més gran millor a les Corts, de tal manera que les seves demandes tinguessin un camí obert per accedir a tan important centre de decisions polítiques, i com aquesta voluntat les duia a dissenyar una veritable estratègia parlamentària, que anava des de la intervenció en els processos electorals, a la representació directa a les Corts i a les demandes fetes als parlamentaris catalans. I, d'altra banda, hem pogut comprovar també el seu sistema de pressions al Govern, ja sigui en forma d'enviament de comissions a Madrid, d'entrevistes amb membres del Govern i altres. Doncs bé, en el cas del món dels negocis o del conjunt de companyies, sobretot del sector ferroviari i de negocis colonials, apareix una estratègia d'actuació envers els centres polítics que té molts punts en comú i alguns altres potser més específics. Entre aquests darrers, hi hauria la relació de les companyies ferroviàries amb els poders locals, junt amb el fet comú a totes les companyies analitzades, que una part significativa de les seves demandes no han de solucionar-se per la via política, és a dir a les Corts, sinó per l'administrativa, és a dir als laberíntics viaranys de les direccions generals i dels negociats dels ministeris, de Foment, Hisenda i Ultramar, sobretot.

En aquest apartat veurem l'actuació política d'aquest món dels negocis, destacant tres grans vies d'actuació: la seva relació amb el poder local, la seva activitat envers Madrid i la seva estratègia parlamentària.

##### 4.4.1. Relació amb el poder local.

Els poders locals, ajuntaments i també diputacions provincials, podien jugar un paper important a favor dels interessos de les companyies ferroviàries, no en les grans decisions polítiques (concessions, pròrroques d'obres, canvis d'itinerari), però sí en la seva aplicació concreta damunt del terreny. Aspectes com la política d'expropiacions, les subvencions, la intervenció d'un determinat poder local a favor d'un projecte o els mateixos processos electorals, es troben en el punt de mira d'aquestes companyies. Als arxius locals consultats

113. Sobre aquesta companyia, veure REAL COMPAÑÍA DE CANALIZACIÓN DEL EBRO: *Exposición elevada al Congreso de Sres. Diputados por la ...*, 1864; *Exposición dirigida al Senado por las Comisiones directiva y permanente de accionistas de la Compañía, consignando los motivos de equidad y conveniencia pública que abogan por la prórroga solicitada para ejecutar el canal de riego de la izquierda del Ebro.*, 1880; *Al Senado los directores de la ...*, 1883.

(Històric Comarcal de Vilanova i la Geltrú, Històric de la Ciutat de Manresa i Històric Comarcal d'Igualada) hi ha molt clarament documentada aquesta relació entre les companyies ferroviàries i els poders locals. Anem a veure alguns exemples significatius.

En algunes ocasions, els promotors d'un determinat projecte ferroviari, en el moment d'intentar aconseguir de les Corts una concessió, acudeixen als municipis pels que hauria de travessar la nova línia tot cercant el seu suport, amb la idea que si la petició anava acompanyada d'exposicions favorables dels ajuntaments afectats, la seva tramitació a les Corts podia veure's afavorida. En tenim un bon exemple en una de les iniciatives no reeixides de construcció d'un ferrocarril directe Madrid-Barcelona. Gabriel Padrós, que actua com a apoderat del sol·licitant, el banquer parisenc Enrique de Lamonte, escriu a l'Ajuntament de Vilanova tot demanant que enviï una exposició a les Corts favorable al projecte. Explica que Sedó ha presentat l'oportuna proposició de llei al Congrés, però que les Corts han tancat ja les sessions, pel que caldrà reprendre el tema a la propera legislatura. Diu Padrós: (...) *pero siendo probable que, por la gran tramitación que tienen los expedientes de esta clase, el que a la petición del Sr. Lamonta se refiere, no pueda despacharse antes de que se abran de nuevo las Cortes y sea necesario acudir a ellas para obtener la definitiva concesión, me dirijo a V. suplicándole que se sirva proponer al Ayuntamiento de su digna presidencia, eleve al Congreso una exposición pidiendo que se apruebe el proyecto de ley referente al ferrocarril que nos ocupa*<sup>114</sup>. Cal dir que l'Ajuntament de Vilanova respon favorablement i envia l'exposició sol·licitada.

En el tema de les expropiacions de terrenys particulars per construir nous traçats ferroviaris, els ajuntaments també tenen un paper molt destacat. Així, per exemple, en el projecte de ferrocarril entre Igualada i Sant Sadurn d'Anoia, l'Ajuntament de la primera població actua com a interlocutor entre els interessos de la companyia i els dels propietaris afectats, alhora que gestiona acords amb els altres ajuntaments pels que havia de travessar la línia, per destinar una part dels pressupostos municipals a contribuir a aquesta despesa<sup>115</sup>. Iguals gestions d'intermediari fa l'Ajuntament de Manresa, entre els interessos de la TFEMB i els propietaris afectats per les expropiacions<sup>116</sup>.

Les eleccions constitueixen un altre aspecte en el que tenen un paper molt destacat els ajuntaments, especialment els que són cap de districte, en temes com el cens, el nomenament d'interventors, el control de l'escrutini i les irregularitats diverses que asseguruen el triomf d'un candidat. En alguns casos —com tindrem ocasió de veure una mica més endavant— la qüestió del ferrocarril és una peça clau per assegurar el triomf d'una determinada candidatura: si es tracta d'una població que ha quedat fora de la xarxa ferroviària principal i que intenta aconseguir una línia secundària, una de les condicions que ha de tenir un candidat és oferir garanties que pot treballar en aquesta qüestió. Si la companyia promotora d'un nou ferrocarril pot fer coincidir els seus interessos amb els dels municipis interessats en la línia, els suports municipals són decisius. En tenim un bon exemple novament en el projecte ferroviari Igualada-Sant Sadurn d'Anoia. En carta del promotor Mariano Carreras a l'alcalde d'Igualada, Joan Boyer, justifica la necessitat d'obtenir un escó parlamentari per a Manuel Camacho, l'altre promotor del projecte. Després d'aclarir-li que al Ministeri de la Governació serà ben acollida la presentació de Camacho com a

---

114. Arxiu Municipal de Vilanova i la Geltrú, núm. 6.6. Comunicacions: camins, carreteres, ponts, ports; núm. 2149: "Ferrocarril: correspondència. Lligall". Carta de Gabriel Padrós, datada a Madrid, 1-2-1877. Es tracta de la proposició de llei de Sedó de 1877 per aconseguir una línia de ferrocarril directe Barcelona-Madrid.

115. Arxiu Històric Comarcal d'Igualada, 1880, lligall B núm. 1 "Ferrocarrils".

116. Arxiu Històric de la Ciutat de Manresa, lligall "Ferrocarrils II".

candidat pel districte, li demana el suport del consistori per ell presidit: *No debe V., pues, hallar inconveniente alguno, ni tampoco el Ayuntamiento que dignamente preside, con apoyar dicha candidatura, y reunir en su favor el mayor número de votos posible*<sup>117</sup>. Els suports així obtinguts per Camacho li asseguren l'elecció pel districte a les eleccions de 1879.

En el cas de les diputacions provincials, cal no oblidar que gestionen fons destinats a camins i comunicacions provincials. Això fa que les companyies ferroviàries hi acudeixin sovint amb demandes concretes, relatives a carreteres afluent de les seves línies o a desviaments de fons cap la construcció de nous trams. Aquest és el cas de Santiago Serra, fabricant de paper de l'Anoia, diputat provincial i proper als concessionaris del ferrocarril Igualada-Sant Sadurní, que practica gestions davant de la Diputació Provincial de Barcelona, per desviar cap els concessionaris els diners que aquesta tenia destinats a la construcció de camins veïnals a la zona per la que havia de passar aquest ferrocarril; a canvi, els concessionaris construïrien pel seu compte camins veïnals per als pobles pels que no passés el tren, per enllaçar amb aquest. Serra fa aquesta gestió segons acord d'una assemblea d'alcaldes de la zona, contribuents i propietaris afectats i els concessionaris de la línia feta el 12-2-1880<sup>118</sup>.

#### 4.4.2. Activitat envers Madrid.

Igual que en el cas de les corporacions econòmiques, l'activitat envers Madrid ocupa un punt central en l'estratègia d'actuació del món dels negocis respecte els centres de decisió política. En aquest sentit, intenten assegurar-se representacions estables a la Cort, alhora que utilitzen també el sistema de comissions i d'entrevistes amb membres del Govern, destacant potser més el factor de les connexions personals amb membres del Consell de ministres.

Les companyies, doncs, procuren disposar de representacions permanents a Madrid, ja sigui en forma d'un representant fix, ja en forma de comitès. La seva funció principal és fer un seguiment dels expedients oberts als ministeris en relació amb la companyia. Aquests, es refereixen molt sovint a afers de pur tràmit administratiu que, no obstant, per si sols no tindrien prou empenta com per anar superant les diverses etapes del seu camí burocràtic a les oficines de la *Dirección General de Obras Públicas* o al *Negociado de Ferrocarriles*, si no disposessin d'una mà amiga empenyent-los en el seu penós avenç cap a la resolució definitiva o cap el desitjat real decret. Si, a més, els interessos demandants xoquen amb la rivalitat d'una altra companyia, que mobilitza els seus recursos per entrebancar la tramitació i aprovació d'aquests expedients, aleshores cal alguna cosa més que una mà amiga, aleshores cal una o diverses mans influents empenyent amb decisió i mobilitzant ressorts de la maquinària política i administrativa per superar aquests obstacles afegits.

La primera característica dels membres d'aquests comitès a Madrid, és que solen ser personatges influents en els ambients en els que la companyia demandant necessita fer triomfar les seves pretensions: en el Ministeri d'Ultramar en el cas dels negocis colonials, i en els de Foment i d'Hisenda, en el cas dels ferroviaris. Sovint es tracta de personatges amb una important trajectòria parlamentària i/o que han ocupat càrrecs en els esmentats

117. Arxiu Històric Comarcal d'Igualada. 1880: lligall B, núms. 1, 6; lligall C, núm 8.

118. Veure l'acta d'aquesta assemblea a l'Arxiu Històric Comarcal d'Igualada, 1880, lligall B núm. 1 "ferrocarrils".

ministeris i que, en qualsevol cas, disposen dels contactes precisos per aconseguir l'èxit de les demandes de la companyia en la que presten els seus serveis.

La segona característica és que no treballen regularment per a la companyia, en el sentit d'executar una activitat professional diària fent les feines de gestió o de direcció que podríem suposar. De fet, la seu dels consells d'administració de les companyies que hem vist es troba generalment a Barcelona i els seus directius amb tasques diguem professionals reals exerceixen llur activitat en aquesta ciutat. La feina dels membres d'aquests comitès, consisteix en accions puntuals, més o menys freqüents i importants segons la companyia per a la que treballen, però en qualsevol cas, fonamentals per al seu funcionament. Podríem dir que són especialistes en la gestió d'interessos empresarials als centres de decisió de l'Estat, que agiliten i asseguren la correcta tramitació d'afers vitals per a les companyies demandants.

L'epistolari de Víctor Balaguer ens dóna valuosos exemples d'aquesta mena de gestions. Així, per exemple, trobem Balaguer com a membre del comitè de Madrid de la CFDMZB. El juny de 1884, la companyia té pendents de tramitació al Ministeri de Foment, portat en aquests moments per Alejandro Pidal y Mon, els expedients relatius als enllaços de Picamoixons i de Reus. Un apoderat de la companyia escriu Balaguer seguint instruccions del director gerent, Francesc Gumà, tot indicant-li la urgència amb la que el comitè de Madrid ha d'intervenir:

Hace aproximadamente un mes que está pendiente del despacho del Sr. Pidal el expediente de empalme de los ferro-carriles directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona, con la de Lérida, Reus y Tarragona en Picamoixons.

El retraso causa enormes perjuicios porque estando todo ejecutado no puede obtenerse el acta de recepción.

Además está pendiente de aprobación el cruce [sic] de la misma línea en la estación de Reus también necesario para la recepción, la cual no podrá recaer en tanto que el expediente hoy embargado por el anterior incidente no vuelva al negociado.

Infructuosas han sido hasta ahora todas mis gestiones para arrancar resolución, y en esta situación Gumá me telegrafía apuradísimo para que ruegue a V. reúna el comité y emplee éste su influencia cerca del Sr. Pidal.

1º Para que en el acto acuerde el expediente de Picamoixons.

2º Para que enseguida ordene que se le ponga inmediatamente al despacho el del cruce en Reus.

Los perjuicios son incalculables para el público y para la Compañía<sup>119</sup>.

L'anterior petició ens il·lustra oportunament sobre les dificultats de la tramitació ordinària d'expedients, que inevitablement queda encallada en algun negociat, mentre que les companyies demandants, condemnades a esperar una resolució, han de paraitzar una part significativa de la seva activitat empresarial mentre no arribi la tan desitjada resolució. En aquest sentit, els individus dels comitès de Madrid, expressament reclutats per les companyies per la seva influència en els ambients polítics i administratius de la Cort, actuen com a veritables *desembossadors* d'expedients.

El propi Balaguer, que ocupa la cartera de Foment en un dels governs d'Amadeu I, concretament entre maig i juny de 1872, rep durant el temps que ocupa el càrrec nombroses peticions instant-lo a accelerar la tramitació d'afers de companyies, encallats al seu ministeri. Així, per exemple, Antoni Ferratges, que era per les mateixes dates sotssecretari de la Presidència del Consell de ministres i que actua a favor dels interessos del ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses (es tracta d'un projecte una mica anterior al FMSJA), escriu Balaguer tot reclamant la urgència de la resolució de l'expedient d'aquesta companyia, relatiu al

---

119. BMVB, Manuscrits núm. 328/45, carta de Juan Barrié y Agüero a Víctor Balaguer de 18-6-1884.



cobrament de subvencions per quilòmetre de via construït: *Hace 6 días que tiene al despacho las relaciones correspondientes a Marzo y Abril de obras ejecutadas en el ferrocarril de las Abadesas. Tanto porque este es un asunto de pura tramitación, como porque se están irrogando grandes perjuicios a la empresa, ruégole con mucho encarecimiento que hoy mismo firme, encargando a Boguerin que remita a Hacienda dichas relaciones hoy sin falta*<sup>120</sup>.

En altres casos, però, els propis interessats es desplacen a Madrid per gestionar directament afers relatius a les seves companyies, igual que feien les comissions de les corporacions econòmiques. En tenim un exemple en el cas de Fèlix Macià i Bonaplata, gerent del FMSJA, que es trasllada el maig de 1877 a Madrid per gestionar afers importants de la companyia al Ministeri de Foment. Macià aprofita la seva condició de directiu del FPN, junt amb les simpaties amb què comptava la línia de Sant Joan entre les corporacions econòmiques catalanes, per demanar a l'associació una mena d'aval de cara a facilitar el seu accés al Ministeri. En la carta que el FPN adreça al ministre, en aquests moments el comte de Toreno, llegim: *El socio de este Centro D. Félix Maciá y Bonaplata, constructor y concesionario del Ferro-carril de S. Juan de las Abadesas, pasa en comisión a esa Corte para gestionar acerca de ciertos asuntos que se relacionan con la pronta terminación de esta importante vía, que proporcionaría a la industria carbonos en abundancia, sin tener que recurrir al extranjero. En nombre pues de esta Asociación cuyo único y exclusivo objeto es defender y fomentar los intereses de la producción nacional, me permito suplicar a V.E. se sirva atender la solicitud de nuestro consocio*<sup>121</sup>.

Hi ha també, igual que en el cas de les corporacions econòmiques, un tipus de gestió que es fa directament pels interessats, però per carta. Entre l'epistolari de Balaguer corresponent a la seva etapa de ministre de Foment, hi ha també peticions fetes directament pels interessats (si bé lliurades en mà al seu destinatari per algun personatge d'un cert pes), que ens recorden aquelles cartes de felicitació/petició que vèiem en el capítol dedicat a les corporacions econòmiques. Aquest és el cas de la CCHBFF, que s'adreça a Balaguer per felicitar-lo pel nomenament de ministre i aprofita l'avinentsa per demanar-li un afer concret: el traspàs de la concessió del tram Girona-Port Bou, que la companyia vol comprar al *Crédit Mobilier* francès, però per al que calia un reial decret específic admetent el canvi de concessionari. Llegim en la carta de la companyia:

Recordando, pues, esta Junta la benevolencia con que siempre ha acogido V., ya como Ministro, ya como Diputado, las peticiones de esta Compañía encaminadas a asegurar y acelerar la realización de los únicos 69 kilómetros de vía que faltan para empalmar con la red francesa, sin ruina de los intereses de nuestra Sociedad, después de tantos sacrificios como lleva hechos y sigue haciendo aún encaminados siempre al mismo fin; espera confiada en que, por esta vez, han de verse cumplidos sus ardientes deseos por un Ministro que ha demostrado ya cuan perfectamente sabe comprender los intereses de la Provincia en consonancia con los del Estado<sup>122</sup>.

#### 4.4.3. Les connexions personals amb el Govern.

Un altre aspecte a tenir molt en compte en la relació del món dels negocis amb els centres de decisió de l'Estat, és el sistema de connexions personals amb membres del Govern.

120. BMVB, Epistolari de Víctor Balaguer, part inèdita; carta d'Antoni Ferratges a Víctor Balaguer, sense data, però que correspon a juny de 1872.

121. AFTN, FPN, "Correspondencia" 17-3-1877/26-12-1878, carta del president, Josep Pujol Fernández, de 7-5-1877.

122. BMVB, Epistolari Víctor Balaguer, part inèdita, carta sense data ni lloc, probablement de Barcelona i de principis de juny de 1872, amb membre de *C<sup>a</sup> de los F-C de Barcelona á Francia*.

Aquesta és una qüestió ressaltada per diversos autors. Així, Jordi Casassas al·ludeix als lligams personals de financers com Antonio López i Manel Girona amb membres del Govern i l'aprofitament de cara a concessions diverses<sup>123</sup>. Emili Giralt suggereix la proximitat dels creadors de la CGTF a membres del Govern com a un dels possibles motius de la política de desestanc del tabac a Filipines, que va permetre la creació de la companyia<sup>124</sup>. María Teresa Carnero, per la seva banda, resalta la vinculació entre les companyies ferroviàries i els governs, pel fet que membres dels consells d'administració de les primeres han format part del Consell de ministres o en formaran part als anys següents<sup>125</sup>.

En qualsevol cas, resulta clar que aquesta mena de relació existia. D'aquesta manera, el marquès de Comillas mantenia una amistat personal amb la família reial, que va estiuajar al seu palau de Sobrellano, a Comillas, el 1881 i el 1882. Manel Girona té relació amb Cánovas, que li oferí un títol nobiliari i la cartera d'Hisenda (els rebutjà ambdós). Evarist Arnús també tenia relació amb la família reial; però sobretot una amistat personal amb Sagasta, que s'instal·lava a la seva casa quan visitava Barcelona.

També està clara la relació de les companyies amb polítics que en algun moment o altre formen part del Consell de ministres. Si ens fixem en els personatges que han exercit el càrrec de ministre entre 1875 i 1885, observem que una part significativa d'ells es troben vinculats a companyies, especialment ferroviàries i d'obres públiques. Resseguint els consells d'administració d'algunes d'aquestes companyies, trobem uns quants personatges de primera línia que han estat ministres i consellers de les companyies en algun moment o altre, no de manera simultània, per la legislació sobre incompatibilitats, però, si més no, propers en el temps. Així, trobem Cánovas i Sagasta, ambdós presidents del Consell de ministres i el primer president de la SFAVT i de la CFA més conseller del *Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo* (FCMCZOV) i el segon conseller de la CFAGL; el marquès de Sardoal, ministre de Foment entre 1883 i 1884, és també conseller de la CFAGL; Juan Francisco Camacho, ministre d'Hisenda entre 1881 i 1883 i entre 1885 i 1886, és conseller de la MZA; Fernando Cos-Gayón, igualment ministre d'Hisenda, entre 1880 i 1881 i entre 1884 i 1885, és president del *Canal de Cataluña y Aragón* (CCA); el marquès del Pazo de la Merced, ministre d'Ultramar entre 1878 i 1879 i entre 1879 i 1880 i d'Estat entre 1880 i 1881 i entre 1884 i 1885, és conseller del FCMCZOV; Fernando León y Castillo, ministre d'Ultramar entre 1881 i 1883, és conseller del *Ferrocarril de Langreo a Gijón* (FLG); Cayetano Sánchez Bustillo, també ministre d'Ultramar entre 1880 i 1881, és conseller de la CGTF; Manuel Alonso Martínez, ministre de Gràcia i Justícia entre 1881 i 1883 i entre 1885 i 1888, és vicepresident del *Norte*; Francisco Romero Robledo, ministre de la Governació el 1875, entre 1879 i 1881 i entre 1884 i 1885, és conseller de la CFDMZB; Venancio González, ministre de la Governació entre 1881 i 1883 i entre 1885 i 1886, és conseller de la MZA; Francisco Silvela, ministre de la Governació el 1879 i de Gràcia i Justícia entre 1884 i 1885, és advocat consultor de la CFA, on coincideix amb el seu germà Luís; finalment, Estanislao Suárez Inclán, ministre d'Ultramar entre 1883 i 1884, és conseller del CCA.

Quan un d'aquests personatges ocupa una cartera ministerial, dimiteix dels seus càrrecs en les companyies. Aquest és el cas d'Alonso Martínez, vicepresident del *Norte*, que el 1882

---

123. CASASSAS I YMBERT, Jordi: *Intel·lectuals, professionals i polítics a la Catalunya contemporània (1850-1920). Estudis sobre les bases culturals i estratègiques del catalanisme*, 1989, p.61-62.

124. GIRALT: *La Compañía ...*, p.26.

125. COSTA: *Financiación exterior ...*, p.160.

cessa per incompatibilitat amb el càrrec de ministre de Gràcia i Justícia, o de Romero Robledo, conseller de la CFDMZB, que el 1884 cessa en ser nomenat ministre de la Governació<sup>126</sup>. Ara bé, tot i la dimissió formal, les companyies tenen interès en continuar vinculades al personatge en qüestió i, de fet, després de l'exercici del càrrec ministerial, és freqüent que es reincorpori als seus antics llocs als consells d'administració. Per mantenir un lligam amb el personatge, les companyies utilitzen diversos procediments, tots ells de meditada picaresca. Novament, l'epistolari de Balaguer ens ofereix valuoses mostres d'aquests mètodes.

Un primer sistema, consisteix en admetre la dimissió formal del directiu que passa a ocupar un càrrec ministerial, però readmitint-lo tot seguit. En el cas concret de Balaguer, havia estat nomenat conseller i president de la FELSA; quan el 1886 rep el nomenament de president del Consell d'Instrucció Pública, la companyia li admet formalment la dimissió, en Junta General ordinària d'accionistes de 6-3-1886. Ara bé, la Junta ordinària enllaça en el mateix moment de concloure amb una d'extraordinària, en la que es readmet Balaguer en el càrrec<sup>127</sup>. Formalment, doncs, la companyia pot presentar la documentació de la Junta en què consta la dimissió reglamentària de Balaguer, però a la pràctica el personatge continua ocupant el mateix lloc.

Aquest primer sistema, més propi de companyies petites i de nomenaments de càrrecs consultius, no serveix per a companyies grans, amb una actuació pública més coneguda, i menys encara quan el personatge en qüestió passa a ocupar un càrrec directament al Consell de ministres. Aquesta mateix situació es produeix amb Balaguer, que venia exercint el càrrec de directiu de la CGTF, quan s'incorpora al Govern el 1886, i precisament a la cartera d'Ultramar, tan vital per a la companyia. En aquest context, s'escenifica el segon dels sistemes que utilitzen les companyies: Balaguer presenta la seva dimissió i la companyia rep el document, però senzillament no el fa efectiu. Quan el personatge cessa en el càrrec, es deixa la qüestió com estava abans de la dimissió. Així, en carta del president de la companyia, el segon marquès de Comillas, a Balaguer, un cop aquest ha cessat ja del càrrec, llegim: *El Consejo de Administración de esta Compañía, teniendo en cuenta que han desaparecido los motivos de delicadeza que impulsaron a V.E. a presentar la dimisión del cargo de Consejero, y que sobre este asunto no ha recaído todavía resolución alguna, ha acordado, en sesión de hoy, no aceptar a V.E. la dimisión del cargo, honrándose en considerarle como uno de los dignos individuos de su seno*<sup>128</sup>. Igual que en el cas anterior, la companyia podia presentar formalment una dimissió que no era efectiva.

Encara trobem un tercer sistema, també propi de les companyies grans, que consisteix en proposar al conseller dimissionari que suggereixi un substitut de la seva confiança per cobrir la seva vacant mentre duri l'exercici del càrrec polític, de tal manera que quan aquest acabi, la plaça de conseller estigui a la seva disposició. Així mateix passa amb Balaguer, aquest cop el 1874, quan ocupa també la cartera d'Ultramar, essent aleshores conseller del ferrocarril de Còrdova a Sevilla i de la societat d'assegurances *El Fénix*, ambdues controlades pels Péreire. En carta des de París a Balaguer, llegim aquestes saboroses frases:

126. Aquestes dimissions es troben documentades a COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA: *Junta General ... 18-6-1883*; BMVB, Manuscrits núm. 433/9.

127. BMVB, Manuscrits núm. 433/46 i 437/47.

128. BMVB, Manuscrits núm. 229/61. Carta de Claudio López Bru, segon marquès de Comillas, amb membret de la CGTF, datada a Barcelona, 31-10-1888, i adreçada a Víctor Balaguer, a Madrid.

El señor Isaac [Péire] me ha encargado que te escriba para decirte, que siendo necesario nombrar un administrador a Córdoba y otro al Fénix que te reemplacen mientras tu seas Ministro (que desea sea el más tiempo posible) espera que tu mismo, dejando a un lado toda especie de susceptibilidad, indicarás a Polack el amigo o pariente que debe ocupar tu plaza hasta que la vuelvas a tomar, el señor Isaac me ha añadido, que te estima demasiado, para permitir que por escrúpulos o demasiada delicadeza un día llegase que cesando del Ministerio, no volviesses a entrar en posesión de tus plazas de Administrador. Así, no seas tonto, no te dejes comer el pan debajo del brazo y no vayas por cortedad a perder un día lo que nos ha costado meses para obtener. Di a Polack quien quieres que sea nombrado en tu lugar de modo que estés seguro que el día que tu seas libre tu plaza lo sea igualmente<sup>129</sup>.

Un altre aspecte a tenir en compte dins de l'estratègia de les companyies d'inclusió als seus consells d'administració de polítics de primera fila, és el fet de reclutar personatges pertanyents a les diverses opcions polítiques amb possibilitats de governar, de tal manera que els canals de comunicació amb els centres de decisió política estiguin permanentment oberts. Aquesta tàctica queda magníficament retratada per Valentí Almirall, que ens ofereix un valuós testimoni de l'època: *En España todas las compañías de ferrocarriles han tenido buen cuidado de nombrar individuos de sus consejos de administración, con muy buenos sueldos, a los principales hombres políticos de todos los partidos, de modo que cualquiera que sea el partido que gobierne cuentan aquellos con la seguridad de tener uno o más de sus asalariados en el ministerio*<sup>130</sup>.

Les companyies, en el seu desig de disposar de bones relacions amb els polítics de primera fila, no escatimen medis. Novament l'epistolari de Balaguer ens mostra com es concreta aquesta mena de vincles. Balaguer rep abonaments anuals de lliure circulació per la xarxa del *Norte* i les seves peticions de compartiments reservats en trens concrets són immediatament ateses per aquesta i altres companyies, com la MZA i la CFLRT, amb bitllets gratuïts d'anada i tornada<sup>131</sup>. Que aquesta era una pràctica habitual a l'època, queda ben palès en una acalorada discussió al Senat entre el marquès de Villamejor i el segon duc de la Victoria (Cipriano Segundo Montesinos), director del *Ferrocarril del Mediodía*, quan el primer, en dura censura a les pràctiques de la companyia del segon, conclou afirmant taxativament: *yo no tengo reservados que dar*<sup>132</sup>.

Les grans companyies no deixen de banda tampoc la petició directa a membres del Govern, sovint amb mètodes poc convencionals. Ens en dona un testimoni d'excepció León y Castillo, que en les seves memòries al·ludeix a les pressions rebudes en la seva etapa com a ministre d'Ultramar per arrendar a una gran companyia el monopoli dels tabacs filipins, a canvi d'importants guanys per a ell: *Increíbles fueron los recursos de todo género empleados para hacerme desistir de mis propósitos a favor del desestanco. Aún recuerdo con sonrojo y vergüenza aquellas insinuaciones, más o menos veladas, en que se me proponía como la cosa más natural y corriente una prevaricación sin responsabilidad y con largos provechos*<sup>133</sup>.

#### **4.4.4. Estratègia parlamentària de les companyies.**

De la mateixa manera que des de les corporacions econòmiques catalanes es dissenya una veritable estratègia parlamentària, tendent a què els interessos per elles representats tinguin una presència com més gran millor a les Corts i aconseguir així un canal de

---

129. BMVB, Epistolari Víctor Balaguer, part inèdita. Carta de J. Angulo, amb membrete *Société Autrichienne I.R.P. des Chemins de Fer de l'État. Comité de Paris*, datada a París, 6-2-1874, i adreçada a Víctor Balaguer, a Madrid.

130. ALMIRALL, Valentín: *España tal cual es*, 1886, p.16.

131. BMVB, Manuscrits núm. 273/2, 373/3, 374/91, 375/20, 378/51.

132. DSS, legislatura de 1882-83, 8-6-1883, núm. 124, p.2425.

133. LEÓN Y CASTILLO: *Mis tiempos*, tom 1, p.238.

comunicació obert amb els principals centres de les decisions polítiques, també des del món dels negocis es treballa molt clarament en aquesta direcció. Des dels consells d'administració de les companyies es dissenya la seva pròpia estratègia parlamentària, en la que trobem molts punts coincidents amb la de les corporacions i també alguns trets més específics. Hi ha, doncs, una voluntat d'aconseguir una representació directa a les Corts, amb la consegüent intervenció en els processos electorals, que es combina amb el reclutament de parlamentaris diguem *professionals* i la seva incorporació als consells d'administració. S'alterna també la tramitació a les Corts d'afers relacionats amb les companyies per part dels seus propis parlamentaris amb els encàrrecs fets a altres diputats i senadors per a afers concrets.

#### 4.4.4.1. Recerca d'una representació a les Corts.

Des de les companyies es recerca la representació directa de membres dels seus consells d'administració —habitualment el gerent i/o director de la companyia— a les Corts. Si a aquesta representació directa hi afegim els parlamentaris professionals reclutats per les companyies, la seva representació a les cambres esdevé encara més significativa, especialment en el cas de les grans companyies, amb la particularitat —ja vista en el cas dels personatges que han exercit tasques de govern— d'incloure homes de les principals formacions polítiques amb possibilitats de formar govern, de tal manera que sigui quin sigui el color d'aquest, la companyia pugui disposar d'una representació fluïda amb els ministeris corresponents.

La importància que adquireix per a les companyies la possibilitat que un o més dels seus directius ocupin escons parlamentaris, queda molt ben reflectida en la carta que Mariano Carreras, promotor del ferrocarril Igualada-Sant Sadurní d'Anoia, adreça a Joan Boyer, alcalde d'Igualada (i que hem tingut ocasió de veure a l'apartat dels poders locals). Per a Carreras, el fet que el seu col·laborador Manuel Camacho, obtingui l'acta de diputat, és molt important de cara a accelerar els tràmits relatius al projectat ferrocarril. Diu Carreras: *Él es, por otra parte, el iniciador y promovedor de nuestra proyectada vía férrea, y aunque esta vía se hará, lo he dicho y lo repetiré mil veces, que él sea o no Diputado, porque es un buen negocio y los dos contamos ya con los medios necesarios para llevarle a cabo, no se alcanza a la penetración de V. cuánto facilitaría su ejecución la presencia del Sr. Camacho en el Congreso*<sup>134</sup>.

I en l'altre extrem, és a dir, per a les poblacions que desitjaven connectar-se a la xarxa ferroviària, la qüestió del ferrocarril era una prioritat que calia contemplar en tots els processos electorals. Ens en dóna una fidel visió de l'època l'autoritzada veu del governador civil de Girona, en carta al ministre de la Governació, Romero Robledo, explicant les dificultats que té per fer sortir candidats del Govern pel districte d'Olot. El governador situa la qüestió del ferrocarril com a punt principal dels interessos del districte d'aquesta categòrica manera: *si surgiera un nombre que apoyara con cierta autoridad el proyecto de ferro-carril de Torroella a Olot, no habría medio de combatirlo*<sup>135</sup>.

Aquest interès de les companyies per obtenir una representació parlamentària, de vegades perfectament en sintonia amb els interessos locals, fa que en moltes ocasions

134. Arxiu Històric Comarcal d'Igualada. 1879: lligall E, núms. 3 "elecciones". Carta datada a Madrid, 26-3-1879.

135. Archivo Histórico Nacional, sección de fondos contemporáneos, "Serie general. Siglo XIX", legajo 2.252, "Diputados a Cortes. Elecciones varias provincias, 1878-87", expediente núm 2. Telegrama de 15-1-1880.

intervinguin activament en els processos electorals. Narcís Oller, en la seva novel·la *La febre d'or*, ofereix una visió de com una companyia ferroviària dissenya una veritable estratègia electoral, per tal de tenir una representació al Congrés i al Senat. El president de la imaginària companyia del ferrocarril de Vilaniu (inspirada en la de Vilanova i la Geltrú), es presenta candidat al Congrés pel propi districte de Vilaniu, mentre que el gerent ho fa com a candidat per l'escó de la SEBAP al Senat, en la seva condició de diputat constituent de 1869<sup>136</sup>.

Així doncs, hi ha casos en els que les companyies posen tots els seus medis per obtenir el triomf de candidats propis a les eleccions a Corts. Aquest és el cas de Frederic Marcet, president de la TBF, que obté acta de diputat per Barcelona el 1881. La intervenció de la companyia, amb el suport del governador civil, fa que Marcet desplaci Duran i Bas com a electe per minories. Així, mentre el primer obté 875 vots, que el situava com al cinquè diputat electe, el segon n'obtenia sols 509<sup>137</sup>, quedant per tant fora dels cinc escons elegibles per la circumscripció. Segons explica el propi Duran en carta a Francisco Silvela, la presentació de la candidatura de Marcet seria en tant que *representante del ferrocarril de Barcelona a Francia, sociedad que es una potencia aquí y que tiene dos cuestiones de grande interés pecuniario pendientes de resolución del gobierno*<sup>138</sup>. Duran al·ludeix a un article d'*El Diluvio*, no desmentit per la TBF, en el que s'afirmava que de la caixa de l'empresa havien sortit uns quants milers de pessetes per a les eleccions. De la mateixa opinió és el *Centro Industrial de Cataluña*, que s'havia mostrat favorable a la candidatura de Duran i Bas, en tant que proteccionista, i que al·ludeix al tema de l'enllaç dels ferrocarrils de la companyia a Barcelona com a rerefons del seu desig d'obtenir una representació parlamentària: *Empezó a circular la voz de que la elección de D. Federico Marcet obedecía a la solución favorable para un negocio de una grande empresa, y que se tiraba el dinero para adquirir el triunfo*<sup>139</sup>. A tenir en compte que Camil Fabra, igualment conseller de la TBF, obté també acta de diputat per Barcelona, però per majories, amb 2.209 vots.

El districte d'Igualada també és escenari d'eleccions amb el tema del ferrocarril com a rerefons. Així, a les de 1879, Manuel Camacho utilitza hàbilment el projecte de ferrocarril entre Igualada i Sant Sadurní, impulsat per ell mateix i per Mariano Carreras, per sortir diputat ministerial pel districte d'Igualada. El seu principal contrincant, Josep Maria Rius i Badia, que de fet també es presentava com a ministerial i que tenia a més en favor seu ser del país, és derrotat pel tema del ferrocarril, especialment als pobles pels que aquest havia de passar. A les eleccions de 1881 i amb Govern liberal, s'enfronten al districte dues candidatures rivals, que corresponen a uns altres projectes ferroviaris també rivals; es tracta de la candidatura de l'esmentat Camacho, associada al projecte de ferrocarril Igualada-Sant Sadurní i que es presenta com a conservadora, i a la de Bartomeu Godó, associat al projecte de ferrocarril entre Igualada i Martorell i que es presenta com a liberal. Guanya el segon, exprimint a favor seu el tema del ferrocarril<sup>140</sup>. Finalment, a les eleccions de 1884 triomfa Francesc Gumà, que es presenta com a gerent d'una companyia que ha dut el ferrocarril a una zona, Vilanova, que havia quedat igualment fora de la xarxa ferroviària.

---

136. OLLER: *La febre d'or* (ed. de 1986), p.94-95 del segon tom.

137. Per als resultats de les eleccions, veure Archivo del Congreso de los Diputados, serie documentació electoral, legajo 89, expediente 8: "Barcelona 1881", núm. 84 "Barcelona".

138. RIQUER: *Epistolari polític ...* Carta de Manel Duran i Bas a Francisco Silvela de 4-10-1881, p.290. Veure també RIQUER: "La vida política ...", p.49-50.

139. *Centro Industrial de Cataluña*, núm. 27, 1-9-1881, article "Crónica electoral", p.447; veure també p.462.

140. Veurem el cas d'Igualada amb més deteniment al capítol dedicat a l'activitat parlamentària. Sobre el recurs extrem al ferrocarril per guanyar les eleccions de 1881, veure RANZATO: "El caciquisme ...", p.18.

#### 4.4.4.2. Representació directa a les Corts.

Molt notable és la presència de membres dels consells d'administració de les empreses de l'època a Congrés i Senat, sumant aquí els directius pròpiament dits i els polítics reclutats per les companyies. A continuació veurem algunes d'aquestes companyies i els parlamentaris dels que disposen.

Si ens fixem en les empreses del *grup català*, observem que una significativa part dels seus directius ocupen escons parlamentaris. El BHC té com a directius que ocupen una senadoria per dret propi o vitalícia els marquesos de Comillas, de Campo i de Vinent i a Manel Girona; que ocupen una senadoria electiva, a Josep Ferrer i Vidal, Ferran Puig, Ramon Estruch i Vicente de Galarza (és comte de Galarza des de 1881); i que són diputats a Antoni Borrell i Folch, Rafael Cabezas, el marquès de Salamanca (també és senador), Fernando de Salamanca, Francisco de Paula Giménez i el marquès de Goicoerrotea (ara ja el fill: Ramón de Goicoerrotea y Montoro<sup>141</sup>). La CGTF té com a senadors per dret propi o vitalicis el marquès de Campo, Manel Girona i el comte de Bernar, com a senadors electius Ferrer i Vidal, Jaume Girona i Fernando Vida, i com a diputats Víctor Balaguer, Cayetano Sánchez Bustillo i el marquès de Valdeiglesias, amb la particularitat que tant Balaguer com Sánchez Bustillo ocupen en diferents moments la cartera d'Ultramar, tan estretament lligada amb els negocis colonials. Pel que fa a la CT, hi retrobem el marquès de Campo i Manel Girona.

Entre les principals companyies ferroviàries espanyoles es repeteix aquest procés. Així, el *Norte* presenta un quadre de directius que ocupen escons parlamentaris realment impressionant. Té com a senadors per dret propi o vitalicis el marquès de Comillas, Manel Girona, Juan Francisco Topete, Eduardo León y Llerena, José de Sierra y Cárdenas, José María de Semprún, el duc de Santoña, el marquès de la Habana, Alejandro Shee y Saavedra i el duc de la Torre, que presideix la companyia durant molts anys; com a senadors electius, Ferrer i Vidal, el marquès de Casa-Pombo (Juan Pombo) i Martín Zavala; i com a diputats, Manuel Alonso Martínez, Santos de Isasa, Faustino Rodríguez de San Pedro i Joaquín del Pino. La MZA té com a senadors vitalicis o per dret propi Alejandro Llorente, el marquès de Guad-el-Jelú, Juan Francisco Camacho, José España i el marquès de San Román (Eduardo Fernández San-Román); com a senador electiu, el segon duc de la Victoria; i com a diputat, Venancio González. La CFA té com a directius amb escó parlamentari, els diputats Antonio Cánovas del Castillo i Francisco i Luís Silvela. La CFAGL, per la seva banda, té com a senador per dret propi el duc de Sexto, com a senador electiu Manuel Quiroga Vázquez i com a diputats, Práxedes Mateo Sagasta, el marquès de Sardoal, el marquès de Pidal (Luís Pidal y Mon), Saturnino Esteban Collantes y Miquel (comte d'Esteban Collantes des de 1884), Joaquín Oliver, Francisco Rodríguez del Rey, Wenceslao Martínez i Arcadio Roda. El *Ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal* (FMCP) compta amb el diputat José Reina y Frías (comte d'Orcaín des de 1884). El FLG té com a senador electiu Lorenzo Nicolás Quintana i com a diputats, Fernando León y Castillo i José María Celleruelo. I, finalment, el FCMCZOV té com a senador vitalici el marquès del Pazo de la Merced, com a senador electiu el comte de Canga Argüelles (José Canga Argüelles) i com a diputats Antonio Cánovas del Castillo i Antoni Borell i Folch.

141. El marquès de Goicoerrotea, apareix als índexs del diari de sessions del Congrés dels diputats amb el nom de "Román" a les Corts de 1879-81 i 1884-86, però ja com a "Ramón" a les de 1891. Es tracta d'un mateix personatge, de nom "Ramón", ja que aquest és l'hereu del marquesat el 1878. D'altra banda, a les Corts de 1891, apareix per error el segon cognom com a "Montero".

El mateix passa amb les companyies ferroviàries amb línies en explotació o en projecte a Catalunya. Així, la TBF té el seu president, Frederic Marçet, com a diputat per Barcelona (1881-84), mentre que el seu conseller Camil Fabra és també diputat per Barcelona en diverses legislatures.

La FVVB té el seu director gerent, Francesc Gumà, com a diputat per Matanzas (Cuba, 1879-81). Quan la companyia esdevé CFDMZB, retrobem Gumà, ara com a diputat per Igualada (1884-86) i les incorporacions de Víctor Balaguer, diputat per Vilanova i la Geltrú durant tot el període, més Cristino Martos, Francisco Romero Robledo i Luís Page, diputats per districtes de fora de Catalunya.

La CFZPB, abans de passar al *Norte* el 1878, té a Alejandro Llorente (primer senador per Lleida i després vitalici), el marquès de Guad-el-Jelú (vitalici), Manel Girona i Josep Ferrer i Vidal (ambós senadors per Barcelona), Víctor Balaguer (diputat per Vilanova i la Geltrú), el marquès de Salamanca (Albacete), Nazario Carriquiri (Tafalla, Navarra), Fernando Fernández de Córdova (Talavera, Toledo) i Santos de Isasa (Montoro, Còrdova). La CFLRT, també abans de passar al *Norte* el 1884, té al seu gerent, José de Oñate, diputat per diversos districtes de fora de Catalunya, i a Faustino Rodríguez de San Pedro (diputat per Alcoi, 1884-86).

La SFAVT té el seu gerent, el marquès de Campo, com a senador vitalici, acompanyat pels diputats valencians Luís Mayans, Pascual Dasi i Cristino Martos, junt amb el fitxatge de Cánovas del Castillo.

La SGCC i empreses participades per ella també tenen la seva corresponent representació parlamentària. En el cas concret de la SCGC, trobem Ramon Estruch i Ferrer, senador per Barcelona diverses ocasions, junt amb Antoni Borrell i Folch (diputat per Arenys de Mar, 1884-86). En el cas del FMSJA, retrobem ambdós personatges, amb la particularitat que Estruch és el president de la companyia, junt Fèlix Macià i Bonaplata, gerent de la mateixa i diputat per Puigcerdà nombroses vegades, Antoni Roger i Vidal (diputat per Barcelona, 1881-84) i Pau Turull i Comadran (diputat per Terrassa diverses vegades). Pel que fa a la RCCRE, el seu president, Joaquim Maria Paz, és senador per Barcelona i per la SEBAP en nombroses ocasions.

Retrobem Paz a la presidència del FMCM, que compta també amb Antoni Ferratges, diputat per Granollers a partir de 1881. Paz i també Manel Henrich (diputat per Figueres, 1881-84), apareixen com a directius de la CEFÉ, companyia continuadora de l'anterior. El projecte de ferrocarril Igualada-Sant Sadurní d'Anoia, que hem anomenat Camacho & Carreras, té el primer com a diputat per Igualada (1879-81). El ferrocarril rival, la CFEIM, té Bartomeu Godó com a diputat pel mateix districte (1881-84). En el cas de la FELSA, retrobem Balaguer, que n'és el president, junt amb els senadors per districtes no catalans Agustín Díaz Agero i Manuel Ortiz de Pinedo. Un altre retrobament és el de Ramon Estruch, president honorari de la SFEBL. La CFTPC, per la seva banda, disposa de diversos diputats: Pere Antoni Torres Jordi, que ho és per Tarragona (1879-81) i per Gandesa (1881-84), el marquès de Montoliu, diputat per Tarragona a diverses legislatures, junt amb el marquès de Francos (León López Francos), Ezequiel Ordóñez y González i Emilio Cánovas del Castillo (germà del president del Consell de ministres), tots tres diputats per districtes no catalans.

Com ja s'ha dit, dins d'aquest notable grup de directius de companyies amb seient a Congrés i Senat, hi ha personatges als que podem considerar com a promotors o directius directes seus, junt amb polítics incorporats als consells d'administració pels serveis que



poden prestar davant dels centres de decisió i d'administració de l'Estat. Aquesta tàctica de reclutament de polítics, queda molt ben reflectida en un treball de la SEMAP, dedicat a les companyies ferroviàries, en el que llegim:

Grandes Compañías con numerosas afinidades y relaciones, dirigidas por Consejos a cuyo seno atrajeron por necesidad los hombres más influyentes en la banca y en la política, porque de otro modo hubiera sido difícil disponer de los medios de crédito y de los recursos para vencer las dificultades de las grandes mejoras que debía realizar, se crearon en todas partes; pero las mismas fuerzas que reunían para cumplir su civilizadora misión, las constituían en potencias tales que pudiesen desafiar, desde luego, toda competencia, no sólo por los extraordinarios medios de que disponían, (lo cual nada tiene de ilícito) sino por el prestigio e influencia de que gozaban en todos los departamentos de la Administración<sup>142</sup>.

El valuós epistolari de Víctor Balaguer novament ens il·lustra sobre el procediment de les companyies en la seva tàctica de reclutament de polítics influents. Ja hem vist anteriorment que en constituir-se la CFDMZB, la companyia incorpora al seu consell d'administració el propi Balaguer, més Cristino Martos, Francisco Romero Robledo i Luís Page. Entre la correspondència del primer, es conserva la carta que li adreça la companyia per oferir-li aquesta incorporació: amb un sou de 5.000 pessetes (30,05 euros) anuals, se li proposa —i ell accepta— presidir el comitè de Madrid<sup>143</sup>.

Un altre polític incorporat a consells d'administració de companyies és Joaquim Maria Paz, que passa a ocupar la presidència de la RCCRE. Amb ocasió del debat al Senat sobre la pròrroga d'obres sol·licitada per aquesta companyia i que ell defensa amb veritable interès, ha de defensar-se de l'acusació llençada per Suárez Inclán, membre de la comissió, que li recrimina la seva participació directa en l'afer. En la seva intervenció, Paz ens mostra —amb una visió un tant idealitzada sobre el seu desinterès personal— el sistema utilitzat per les companyies per incorporar polítics als seus consells d'administració:

Ahora añadiré contestando a la alusión, que es verdad que tengo alguna intervención en este asunto, y con ella (como en su día verá el Senado) he prestado un gran servicio a mi país, porque no figuro como hombre de negocios (si bien es muy respetable el que los ejerce, cuando se desempeñan dentro de las condiciones de lo lícito, de lo digno y de lo justo), sino que lo he hecho cediendo a los ruegos de los accionistas, a los ruegos de los acreedores, a los ruegos del país, a los ruegos de todo el mundo: por consiguiente, en su día se verá la imparcialidad que yo tengo en este asunto; se verá que he defendido perfectamente los intereses legítimos y honrados de la Compañía; se verá la pasión con que se ha tratado de juzgar este asunto, y la preocupación que hay respecto de él<sup>144</sup>.

Aquesta simbiosi entre directius d'empreses i càrrecs parlamentaris, provoca en algunes ocasions incidents com l'anterior, en el que un personatge vinculat a una companyia intervé a les Corts per defensar directament els seus interessos, mereixent les censures d'alguns parlamentaris. Aquest és el cas del marquès de Campo, gerent de la SFAVT, que intervé al Senat en l'afer de l'avenç reintegrable atorgat a diverses companyies ferroviàries, defensant els interessos de la seva empresa. El marquès, que mereix algunes crítiques, afirma al respecte:

Pues a pesar de todo esto, si se habla de un director de caminos de hierro, se produce el mismo efecto que produciría el cólera si nuevamente apareciese; y hasta el cargo de esta clase de directores y el de todas las sociedades de crédito aparece como incompatible con el de Diputado o Senador. Pues, señores, yo declaro que tengo a mucha honra el haber contribuido a hacer la mayor parte de los mejoras de mi país, entre las cuales se encuentran los caminos de hierro que le han puesto en comunicación con Cataluña y Madrid. Por consiguiente, el día que se diga que esto es incompatible, con dejar lo uno y tomar lo otro es asunto terminado. Pero seguramente no comprendo que se haga esa declaración de incompatibilidad contra las

142. SEMAP: *Representación que la ...*, p.51-52.

143. BMVB, Manuscrits núm. 431/65.

144. DSS, legislatura de 1879-80, 15-3-1880, núm. 93, p.1291.

personas que intervienen en unas obras que, como los ferrocarriles, son las más esenciales que pueden influir en la industria y el comercio para el aumento de la prosperidad del país<sup>145</sup>.

O de Rafael Cabezas, directiu del BC, que és una de les societats que participa directament en el primer emprèstit de Cuba que origina la creació del BHC, que al Congrés dels diputats defensa la validesa d'aquesta operació dels atacs del diputat Venancio González. Cabezas també al·ludeix a la seva participació directa en l'afer:

Dijo S.S. que le había sorprendido extraordinariamente que yo me levantase aquí a defender el contrato que nos ocupa, sin acordarme de la ley electoral, que me incapacitaba de discutir esa cuestión; y añadió S.S. que no quería hacerse cómplice de esa infracción de la ley, por lo cual no se ha dignado contestar a mis observaciones. Pues yo le digo al Sr. González que la ley electoral sólo incapacita a los contratistas por servicios y obras públicas y a sus fiadores: ¿y es acaso un servicio o una obra pública un contrato de empréstito para terminar la guerra que está asolando la isla de Cuba? Además, debió tener en cuenta S.S. que yo no he firmado ese contrato como Rafael Cabezas, sino en representación de un establecimiento de crédito de cuya administración formo parte; por consecuencia, y aunque por analogía se supusiese que el empréstito era un servicio público, no soy yo el contratista directo<sup>146</sup>.

En algunes ocasions, fins i tot alguns parlamentaris plantegen iniciatives d'ampliació de les incompatibilitats, com és el cas de la proposició de llei del diputat Pedro Escudero. En aquest cas, Romero Robledo, en la seva condició de ministre de la Governació, s'oposa a què el Congrés prengui en consideració la proposició, tot pensant probablement en la seva participació en societats diverses i oferint la visió de bona part de la classe política sobre aquest tema: *¿Es que para ser Diputado, para parecer independiente, para no ser calumniado, va a ser necesario ser pobre de solemnidad y hospiciano? En ningún país del mundo se ha visto semejante incompatibilidad*<sup>147</sup>.

#### **4.4.4.3. Representació indirecta: parlamentaris que executen tasques per a les companyies.**

Hi ha parlamentaris que, sense formar part dels consells d'administració de les companyies, executen tasques concretes per a elles a Congrés i Senat. En tenim un molt bon exemple en el diputat per Gadesa Pere Antoni Torres Jordi, veritable especialista en la tramitació al Congrés d'afers relacionats amb companyies ferroviàries. Sols a la legislatura de 1881-82, en el context de la *febre d'or*, apareix com a signant de nombroses proposicions de llei amb demandes concretes de companyies, alhora que forma part de 14 comissions parlamentàries relatives a aquests temes, presidint-ne 5.

Segons la visió que ens dona Narcís Oller a la seva obra anteriorment esmentada *La febre d'or*, aquests especialistes parlamentaris executen les seves gestions a canvi d'una remuneració. Així, el protagonista d'aquesta novel·la, Gil Foix, promotor de la línia ferroviària imaginària de Vilaniu, al·ludeix a una notícia d'un suposat marquesat que el Govern estaria a punt d'atorgar-li, relacionant-lo amb polítics que han intervingut en l'obtenció de la concessió d'aquesta línia: *Oh! És que em xoca!... Sinó que sigui ... en Caylà, el diputat, que agrait dels sis mil duros que li vaig regalar quan ens va obtenir la concessió... O qui sap si el mateix ministre, que encara ...*<sup>148</sup>.

---

145. DSS, legislatura de 1876-77 [DSS: 1876], 22-6-1876, núm. 60, p.944.

146. DSC, legislatura de 1876-77, 21-12-1876, núm. 151, p.4239.

147. DSC, legislatura de 1879-80, 23-2-1880, núm. 108, p.1944.

148. OLLER: *La febre d'or* (ed. de 1986), p.246 del primer volum.

#### 4.4.4.4. Gestions dins i fora de les Corts.

Centrant-nos en el cas de les empreses catalanes o relacionades amb Catalunya ressenyades anteriorment, podem comprovar com els seus consellers-parlamentaris executen nombroses gestions relacionades directament amb els seus interessos, dins i fora de les Corts. Dins, quan es tracta d'afers en els que cal una llei aprovada per les Corts, tals com atorgament de concessions, canvis de traçat, peticions de pròrroga i altres, i fora, quan es tracta dels expedients administratius sobre obres, cobrament d'indemnitzacions o enllaços amb altres línies. Podem veure breument algunes d'aquestes gestions, deixant per al capítol dedicat als treballs parlamentaris la seva anàlisi més concreta.

Rafael Cabezas, directiu del BC, protagonista de l'emprèstit de Cuba i diputat per Tremp (serà també un dels directius del BHC), defensa al Congrés el primer emprèstit, com acabem de veure.

Frederic Marcet, president de la TBF i diputat per Barcelona, intervé en les gestions dels parlamentaris catalans davant del Govern pel tema de l'enllaç pel carrer Aragó. Camil Fabra, conseller de la mateixa companyia i diputat per Barcelona, participa en la tramitació del ferrocarril Olot-Girona (és enllaç amb la seva línia a Girona).

Víctor Balaguer, conseller de la CFDMZB, intervé en múltiples gestions relacionades amb la línia, dins i fora de les Corts. També havia intervingut en tota mena de gestions amb la companyia anterior, el FVVB.

Ramon Estruch i Ferrer, president del FMSJA i senador per Barcelona, intervé el 1878 en els treballs dels parlamentaris catalans relatius a subvencions a aquesta companyia i a la TBF (secció Girona-França), així com en la petició de pròrroga d'obres. Pau Turull, conseller de la mateixa companyia i diputat per Terrassa, intervé el 1878 en les gestions parlamentàries per obtenir autorització de les Corts per què la companyia pogués emetre obligacions al portador. Fèlix Macià i Bonaplata, gerent del mateix FMSJA i diputat per Puigcerdà, participa en les tramitacions parlamentàries de la concessió dels ferrocarrils de Torelló a Olot i d'Olot a Girona, que constituïen enllaços amb la línia, així com del projecte de ferrocarril Sant Joan de les Abadesses-Olot. Antoni Roger i Vidal, també conseller del FMSJA i diputat per Barcelona, participa en les gestions d'aquest darrer projecte. Macià intervé també molt activament en la petició de 1885 de pròrroga per al tram Sant Martí de Provençals-Llerona.

José de Oñate, gerent de la CFLRT i diputat per districtes de Segòvia, junt amb Enrique Guilhou, conseller de la companyia i diputat per Alcalà (Madrid), formen part de la comissió del Congrés que a finals de 1876 aconsegueix una pròrroga d'obres, tot i la forta oposició de diverses institucions i corporacions de la zona; el primer torna a participar en les gestions parlamentàries per obtenir una nova pròrroga, el 1878.

Manuel Camacho, promotor del ferrocarril Igualada-Sant Sadurní d'Anoia i diputat per Igualada, intervé en els tràmits parlamentaris de concessió de la línia. Bartomeu Godó, impulsor del ferrocarril Igualada-Martorell (després CFEIM) i diputat pel mateix districte, intervé en la concessió de la línia, així com en la tramitació d'un ferrocarril Igualada-Balaguer i un altre Martorell-Barcelona, continuacions de la línia.

Finalment, Pere Antoni Torres Jordi, conseller de la futura CFTPC, realitza diversos treballs parlamentaris de cara a la primera concessió a Josep Campderà.

A més d'aquestes gestions, practicades per parlamentaris estretament lligats als consells d'administració de les companyies, hi ha algunes ocasions en les que les empreses demandants aconseguen involucrar un grup més ampli de diputats d'una zona. Si la demanda de les corporacions econòmiques als parlamentaris catalans d'actuació en un sentit determinat, es justificava en tractar-se d'interessos generals, del *treball nacional*, algunes companyies ferroviàries poden apel·lar a l'actuació dels parlamentaris catalans en un mateix sentit, sobretot quan es tracta de vies que comunicarien zones que havien quedat fora de la xarxa ferroviària. Així, per exemple, en l'acte d'inauguració del darrer tram del ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses, el president de la companyia, Ramon Estruch, al·ludeix al suport rebut per l'empresa per part dels parlamentaris catalans en la finalització de la línia<sup>149</sup>. També és el cas dels parlamentaris per Lleida, que realitzen nombroses gestions dins i fora de les Corts durant aquests anys, relatives a la construcció del ferrocarril del Noguera-Pallaresa. O dels diputats per Girona, que s'interessen per la construcció del ferrocarril econòmic Olot-Girona.

Com ja hem anat veient, cada companyia genera en el transcurs d'un cert període de temps unes quantes demandes concretes a les Corts. En el cas de les ferroviàries, les més habituals solen ser la concessió d'una nova línia, les pròrrogues d'obres, exempcions duaneres per al material importat, canvis en el traçat i altres. En alguns casos, algunes companyies poden sumar esforços en una demanda comuna. Aquest és el cas de l'exposició signada conjuntament per representants de les companyies *Norte*, MZA, CFZPB, València-Saragossa i Tudela-Bilbao a la llei de pressupostos per a 1877-78, oposant-se al projecte d'increment de taxes aranzelàries als carbons estrangers per afavorir la producció nacional, tot valorant que les companyies nacionals no tenen encara un volum de producció tan elevat com per assortir la seva demanda<sup>150</sup>.

---

149. ESTRUCH: *Discursos pronunciados* ... p.12.

150. Archivo del Congreso de los diputados, serie general, legajo 182, expediente nº 11, "presupuestos para 1877-78", 26/50, exposició de 19-6-1877.