

LA CONSTRUCCIÓ DEL FERROCARRIL DE BARCELONA A VILANOVA I VALLS

per Pere Pascual i Domènech

La construcció de la línia de Barcelona a Vilanova i Valls està estretament relacionada amb l'aïllament ferroviari de Vilanova i la Geltrú, el qual es materialitzà en el decurs dels anys cinquanta del segle passat, més concretament l'any 1861, quan la línia de Barcelona a Tarragona fou concedida a la societat del *Camí de Ferro del Centre*, que ja tenia construïda i en explotació la petita línia de Barcelona a Martorell. L'esmentada concessió tingué lloc després d'un llarg contenciós sostingut pels titulars de dues concessions anteriors, que finalment foren declarades caducades: la d'una línia que havia d'anar de Martorell a Reus, passant per Valls, i la d'una altra de Barcelona a Tarragona per la costa, és a dir, per Vilanova. Durant uns anys existí la possibilitat que es tirés endavant la construcció d'ambdues línies, que haurien estat quasi paral·leles; però a mesura que avançava la dècada dels anys cinquanta, cada vegada es féu més evident que no convenia construir alhora aquestes dues línies, perquè: 1) en discórrer separades per molt poca distància, no haurien tingut unes àrees comercials pròpies, per la qual cosa haurien entrat en competència entre elles, en detriment de la rendabilitat dels capitals emprats en la seva construcció; 2) la crisi borsària de la primavera de 1857 generà un procés de presa de consciència prop que les disponibilitats de capital del Principat no eren pas il·limitades, i que, en una primera fase, convenia concentrar la inversió dels recursos financers disponibles en la realització d'una xarxa ferroviària bàsica, evitant, sobretot, la construcció de línies paral·leles; 3) davant la necessitat de procedir a la construcció d'una sola d'aquestes dues línies, hi havia una raó de pes per a construir la futura línia de Barcelona a Tarragona com a perllongació de la petita línia de Martorell, atès que l'empresa del *Camí de Ferro del Centre* era irrendable, i l'única manera de treure profit dels capitals invertits en la construcció d'aquesta línia era perllongar-la i convertir-la en una part de la futura gran línia de València a Barcelona i França. En definitiva, els interessos generals del país varen imposar que es construís una sola línia de Barcelona a Tarragona

i que aquesta constituïa la perllongació de la petita línia de Barcelona a Martorell, i això resultà fatal per a Vilanova i Valls, que d'aquesta manera varen quedar, momentàniament, aïllades del sistema ferroviari català. Com és lògic, aquest esdeveniment comportà que ambdues ciutats quedessin sotmeses a un procés d'estancament econòmic, i que perdessin part de la seva anterior importància comercial. Però va crear, en canvi, les condicions perquè dues dècades després i per iniciativa dels vilanovins es tirés endavant la construcció de la línia de Barcelona a Vilanova i Valls, que possibilità que Valls quedés connectada a la xarxa ferroviària catalana de primer ordre, la qual cosa hauria estat altament improbable en d'altres circumstàncies, perquè aquesta ciutat, per la seva posició geogràfica, difícilment s'hagués pogut beneficiar del ferrocarril a partir d'algun dels possibles traçats de la línia de Barcelona a Tarragona.

La formació de la companyia del Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona.

La concessió de la línia de Barcelona a Vilanova i Valls fou atorgada el 12 de gener de 1877 a Francesc Gumà i Ferran, home de negocis, fill d'un industrial de Vilanova. Una vegada aconseguida la concessió de la línia, Francesc Gumà es dedicà a finançar la confecció dels plànols de la línia i a promoure la subscripció del capital de la companyia que s'havia d'encarregar de la construcció. Plantejà molt hàbilment la promoció de la companyia, tot presentant-la com un instrument cabdal per aconseguir que unes poblacions, que havien quedat aïllades de la xarxa ferroviària catalana i que, com a conseqüència d'això, havien experimentat una certa decadència econòmica, poguessin comptar-se novament entre els nuclis més dinàmics del Principat. D'altra banda, va palesar la voluntat de fonamentar l'esmentada empresa sobre unes bases sòlides i prudents, per tal d'evitar alguns dels errors en què havien caigut les companyies que varen assumir la construcció de les línies fèrries catalanes entre el 1843 i el 1866, i proposà: 1) evitar la participació del capital estranger en el finançament de la companyia, perquè això hauria comportat contrapartides negatives: una elevació del cost de construcció i una pèrdua de control en l'establiment de les tarifes d'explotació per part dels capitalistes autòctons; 2) no emprar capital en obligacions, perquè llur negociació hauria implicat pèrdues més o menys considerables i quantioses càrregues financeres durant el període de construcció, i tot plegat hauria contribuït a augmentar el capital necessari per a construir la línia; 3) no abonar, durant el període de construcció, un interès fix al capital desemborsat per les accions, amb la qual cosa s'evitava que l'import d'aquest interès s'hagués de carregar sobre el cost de construcció de la línia i que elevés, conseqüentment, aquest en detriment de la futura rendabilitat del capital invertit, quan la línia estigués en explotació.

El pressupost de construcció de la línia de Barcelona a Vilanova i Valls s'estimà, en principi, entorn als 3 milions de duros. Durant l'any de 1877, Francesc Gumà va desenvolupar una intensa i constant activitat per tal de col·locar el capital de la societat en projecte, però malgrat l'esforç realitzat, només aconseguí la subscripció d'accions per un valor nominal d'1,5 milions de duros. D'aquest capital, uns 0'5 milions de duros varen quedar subscrits, segons sembla, a Vilanova, i la quasi totalitat del capital restant fou col·locada, probablement, a Barcelona. Els escrits de Francesc Gumà d'aquesta època reflecteixen un cert desencant, perquè la major part de les poblacions que s'havien de beneficiar de la línia no havien respost com era d'esperar en el moment en què se'ls oferí la subscripció del capital. De manera que, a finals de l'any de 1877, semblava que el projecte de construir aquesta línia havia fracassat, en no haver-se col·locat el capital necessari per a cobrir el cost de construcció; no obstant això, en aquesta situació, Francesc Gumà va demostrar ésser un home d'iniciati-

va, i autènticament entossudit a tirar endavant la construcció d'aquesta línia, no dubtà a traslladar-se a Cuba a la recerca dels recursos que mancaven per completar el capital i poder formalitzar la constitució de la companyia ferroviària. Molt probablement, la seva intenció era aprofitar els nombrosos vincles mercantils i humans que el comerç de Vilanova havia establert a les Antilles, però els resultats del viatge foren decebedors, perquè Gumà només aconseguí col·locar, a Cuba, accions per un valor nominal de 0'5 milions de duros. Conseqüentment, quan a la primavera de 1878 Francesc Gumà retornà a Catalunya, només hi havia subscrites accions per un valor nominal de 2 milions de duros.

D'altra banda, l'acabament dels plànols va permetre d'establir, de forma rigorosa, el cost de construcció de la línia, el qual fou fixat en 3'7 milions de duros; això vol dir que el capital pendent de col·locació per a cobrir el pressupost de construcció era d'1'7 milions. Aquesta circumstància no fou un obstacle per a que es decidís constituir la societat de *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona*, la qual quedà escripturada el 4 de juliol de 1878 amb un capital social de 3'7 milions de duros. En l'acte de constitució de l'empresa, Francesc Gumà traspassà, a la companyia, els plànols de la línia i les cartes de comanda d'accions per un valor nominal de 2 milions de duros, a canvi de rebre la suma d'uns 100.000 duros.

La formació del capital i la construcció de la línia (1878-1881).

Les obres de construcció de la línia s'iniciaren el 10 de juliol de 1878, i paral·lelament començà el procés de desemborsament del capital, previst mitjançant el cobrament de 10 dividendes passius que s'havien de distribuir en el decurs dels propers cinc anys. La direcció de la companyia, en lloc de contractar la construcció de la línia a una gran empresa constructora —la qual cosa topava, d'altra banda, amb la dificultat que la companyia ferroviària no podia garantir el pagament de la totalitat del cost de construcció, perquè una part considerable del capital havia quedat pendent de subscripció—, adoptà el procediment de subhastar la construcció de determinades obres de fàbrica i el moviment de terres de trams de poca longitud, de manera que els contractes d'aquestes obres foren adjudicats a petits empresaris del país. És possible que la companyia aconseguís aquests contractes a preus avantatjosos, perquè hi hagué força competència en les subhastes convocades per a l'adjudicació de les obres. Tot el material fix i mòbil necessari per a la construcció d'aquesta línia fou adquirit directament per la companyia ferroviària, i així s'aconseguí a un cost indubtablement inferior al que hauria suposat si la compra d'aquell hagués estat a cura d'una empresa constructora, ja que s'evitaren les comissions. Respecte a la procedència del material fix de la via, cal assenyalar que els rails foren adquirits a la casa anglesa *Wilson Cammel & Co.*, de Sheffield i que la fusta per a les travesses s'importà d'Itàlia i de les Filipines. El material mòbil s'importà, en bona part, dels Estats Units; això constituí una novetat, no solament a Catalunya, sinó també a Espanya, perquè fins llavors la totalitat del material mòbil dels ferrocarrils espanyols procedia d'Europa, sobretot d'Anglaterra, i en menors proporcions, de Bèlgica, França i Alemanya. D'entre el material mòbil de procedència ianqui adquirit per la companyia de la línia de Valls, varen destacar les locomotores de la casa *The Rogers, de Paterson*, amb la seva peculiar silueta, típica de les locomotores que travessaven el *far west* americà.

La construcció de la línia, durant el període del 1878 al 1880, va avançar amb rapidesa. A finals d'agost de 1880 s'acabà la perforació dels nombrosos túnels que va caldre obrir per travessar el massís de Garraf, la qual cosa significà un pas cabdal en el procés de construcció d'aquesta línia. El problema financer que suposava el fet que quasi la meitat del capital de la companyia hagués quedat pendent de subscrip-

ció també entrà en vies de solució en el decurs d'aquell any. A la Junta general que la societat del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* celebrà a finals de març de 1880, els dirigents de la companyia varen proposar que el capital social passés de 3'7 a 4 milions de duros, i la proposta resultà acceptada. L'esmentada decisió estava relacionada amb l'eufòria que s'experimentava en el mercat borsari barceloní, el qual vivia aquell període excepcional que coneixem per la «febre d'or». La intenció dels dirigents de la companyia va ser la d'intentar aprofitar aquells moments d'eufòria financera per a col·locar el capital de 2 milions de duros, que l'empresa tenia pendent d'emissió després de la mencionada ampliació. En aquestes circumstàncies els directius de la companyia decidiren procedir a l'emissió de 20.000 accions, de 100 duros de valor nominal, que foren negociades, en dos lots de 10.000 accions cadascun, a la Borsa de Barcelona com si es tractés d'obligacions. El primer fou ofert al públic el juliol de 1880, i les accions es negociaren al tipus mig del 92'2 per 100, és a dir, amb una pèrdua de poca consideració. El segon lot, constituït per les 10.000 accions restants, fou negociat en el decurs del 1881, i el resultat va ser immillorable, perquè les esmentades accions foren col·locades al 107 per 100, amb un guany per a la societat del 7 per 100.

En definitiva, segons podem comprovar, el que havia estat impossible dos anys enrera, és a dir, col·locar al Principat el capital de la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* —fins al punt que Francesc Gumà es va veure obligat a viatjar a Cuba en un intent desesperat per evitar el fracàs del seu projecte ferroviari—, en aquest bienni del 1880-1881 s'aconseguí amb enorme facilitat, amb el mercat financer barceloní dominat per la febre especulativa. De manera que a finals de l'estiu del 1881, aquesta societat tenia completament desemborsades les 20.000 accions que havia negociat darrerament a la Borsa de Barcelona, mentre que la resta d'accions de l'empresa —les col·locades al Principat i a Cuba durant el 1877 i el 1878, que s'estaven desemborsant per mitjà del sistema de dividends passius— havia ja realitzat el 80 per 100 del seu valor nominal. Conseqüentment, en aquesta època, la companyia havia obtingut del desemborsament de les accions un ingrés líquid d'uns 3'6 milions de duros, i tenint en compte que el seu capital social era de 4 milions, aquest era a punt de quedar completament desemborsat. Amb bona lògica, doncs, la construcció de la línia hauria hagut d'estar no solament molt avançada, sinó pràcticament acabada. Però si la primera secció d'aquesta línia, és a dir, els 42'6 quilòmetres de Barcelona a Vilanova, es va poder posar en explotació el desembre de 1881, l'entrada en servei de la línia fins a Valls no va tenir lloc, en canvi, fins a finals de gener de 1883.

Sota el signe de la «febre d'or»: la formació de la societat dels Ferrocarrils directes de Madrid i Saragossa a Barcelona.

Entre el moment en què la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* aconseguí realitzar quasi la totalitat del seu capital social i el de l'acabament de la línia de Valls fins a l'empalmament de Picamoixons amb la línia de Tarragona a Lleida, fet esdevingut l'1 de juny de 1883 varen passar vint mesos. Aquesta discontinuïtat està relacionada amb la profunda metamorfosi que havia experimentat la companyia de la línia de Valls des de començaments del 1880, la qual es concretà en unes alteracions substancials dels objectius de l'empresa.

El primer pas en aquest sentit es féu en prendre's la decisió de demanar la concessió d'una línia que havia d'anar de Barcelona a Madrid, passant per Molina de Aragón i empalmant a Roda de Berà amb la de Barcelona a Valls, llavors en construcció. El govern atorgà a la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* la concessió d'aquesta línia el 2 d'abril de 1880. L'esmentat projecte era verita-

blement forassenyat per dues raons: 1) pel fet que aquesta operació era força arriscada, atès que era molt dubtós que a Catalunya es poguessin aconseguir, amb fluïdesa, els recursos financers per a realitzar una empresa tan ambiciosa, malgrat l'eufòria borsària que en aquells moments es vivia a Barcelona; 2) perquè l'intent de construir aquesta línia significava un enfrontament amb les dues grans companyies franco-espanyoles, és a dir, la societat dels *Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza i Alicante* i la dels *Caminos de Hierro del Norte de España*, ja que M.Z.A. disposava de la línia de Madrid a Saragossa i el Norte de la de Saragossa a Barcelona. En definitiva, ambdues companyies compartien l'única línia existent entre Barcelona i Madrid, i no havien de tolerar passivament perdre el mencionat monopoli; conseqüentment, això significava que la petita companyia de Valls pretenia entrar en competència amb els cercles més poderosos del capital financer francès, entre ells la casa Rotschild, que controlaven les companyies de M.Z.A. i del Norte, i que en cas que el mercat borsari català no pogués suportar l'esforç financer que requeria la construcció de l'esmentada línia directa de Barcelona a Madrid, els dirigents de la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* no podien esperar, de cap manera, gaudir del recolzament de la gran banca francesa.

El segon pas vers la transformació de la companyia de Valls està estretament relacionat amb la decisió de construir l'esmentada línia. Aquest es materialitzà el 25 de juliol de 1881, en adquirir, la companyia, el patrimoni d'una societat ferroviària en suspensió de pagaments: la dels *Ferrocarriles carboníferos de Aragón*. Els béns patrimonials d'aquesta societat consistien en: 1) una línia en explotació de Saragossa a la Puebla de Híjar, que avui forma part de la línia de Barcelona a Saragossa per Mora d'Ebre; 2) la concessió subvencionada per perllongar la línia de Saragossa a la Puebla fins a Gargallo, és a dir, fins a la zona carbonífera d'Utrillas; 3) unes concessions mineres en l'expresada conca carbonífera, que només comportaven despeses, atès que no podien entrar en explotació fins que es disposés d'un ferrocarril que fes possible la comercialització, a preus avantatjosos, dels lignits, als mercats de Barcelona i de Madrid. L'interès dels dirigents de la companyia de Valls per adquirir el patrimoni d'aquesta societat sembla que estava motivat, sobretot, perquè hi havia la concessió subvencionada de la línia de la Puebla a Gargallo, i la seva obtenció significava poder aprofitar la subvenció que aquest tram tenia atorgada, atès que podia quedar incorporat en el traçat de la projectada línia directa de Barcelona a Madrid.

D'altra banda, l'operació de compra, per part de la companyia de Valls, dels béns patrimonials de la societat madrilenya del *Ferrocarriles carboníferos de Aragón*. L'esmentada societat estava en situació de suspensió de pagaments, quan un tal Jacinto M.^a Anglada presentà una oferta per adquirir l'actiu de l'empresa per 1.425.000 duros; el jutge que s'ocupava de l'afer d'aquesta societat autoritzà els directius a acceptar l'oferta presentada per Anglada i determinà que es procedís a la liquidació de l'empresa; els grans perjudicats foren els creditors i els obligacionistes d'aquesta companyia, atès que acreditaven un total de 2.320.545'5 duros, i a resultes d'aquesta liquidació, només varen rebre 1.329.721'7 duros, la qual cosa donà lloc a queixes, reclamacions, etc. No obstant això, el 13 de juliol de 1881, J.M. Anglada adquirí formalment el patrimoni de la societat dels *Ferrocarriles carboníferos* per la indicada suma d'1.425.000 duros; però el que resulta més desconcertant és que el 25 de juliol aquest individu va vendre l'esmentat patrimoni a la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* per 2.100.000 duros. És a dir, el preu dels béns patrimonials de la desapareguda societat dels *Ferrocarriles carboníferos* augmentà en 675.000 duros en el transcurs de dotze dies. Possiblement, aquesta operació fou instrumentada pels mateixos dirigents de la mencionada companyia madrilenya, que

degueren ser els grans beneficiaris de la liquidació d'aquesta societat, i és probable que J.M. Anglada fos un home de palla que actuà en qualitat de simple intermediari. Ara bé, no deixa de ser sospitos el fet que la directiva de la companyia de Valls no presentés cap oferta de compra abans de la liquidació de l'esmentada societat i que adquirís el seu patrimoni pocs dies després per 2.100.000 duros, quan era públic que aquest havia estat venut uns dies abans per 1.425.000 duros, atès que la societat madrilenya tenia els llibres al jutjat.

Deixant de banda el possible caràcter fraudulent d'aquesta operació, el cas és que la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* quedà compromesa a lliurar a J.M. Anglada la suma de 2.100.000 duros en tres terminis compresos entre el juliol de 1881 i el gener de 1882. Això vol dir que del capital de 3.600.000 duros, que la companyia de Valls havia realitzat a finals de l'estiu de 1881, només se n'havien invertit 2.200.000 en el finançament de les obres de construcció de la línia de Barcelona a Valls, mentre que el 1.400.000 restant s'havia hagut de dedicar a pagar els dos primers terminis de la suma amb què s'adquirí el patrimoni de la desapareguda societat dels *Ferrocarriles carboníferos*. En definitiva, com podem comprovar, es produí una forta despesa en el finançament d'objectes no compresos en els estatuts de la companyia, fet que explica la paradoxa que abans hem posat en evidència: que la línia de Barcelona a Valls no quedés en explotació, en tota la seva longitud, fins a mitjan del 1883, quan a la tardor del 1881, la companyia tenia ja desemborsada quasi la totalitat del capital amb què es pressupostà la construcció de la línia. De qualsevol manera, el setembre de 1881, la companyia de Valls tenia necessitat de procedir immediatament a l'ampliació del seu objecte social i del seu capital, atès que el gener de 1882 havia de fer efectius 700.000 duros a J.M. Anglada per a cobrir el darrer termini del pagament dels béns procedents de la societat dels *Ferrocarriles carboníferos*, i només tenia pendants de realització 400.000 duros per a completar el desemborsament del seu capital social, establert encara en 4.000.000 de duros.

Els dirigents de la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona*, iniciaren gestions per a procedir a l'ampliació de capital a les darreries de l'estiu del 1881, i àdhuc establiren contactes amb grups bancaris estrangers que semblaven interessats a participar en aquesta operació. Però les esmentades negociacions no fructificaren, perquè els responsables de la companyia de Valls decidiren, finalment, realitzar l'ampliació sobre la base d'utilitzar únicament el mercat borsari barceloní. La Borsa de Barcelona continuava dominada per la febre especulativa, amb una constant afluença de diner a la recerca de col·locació; aquella eufòria elluerna els directius de la companyia de Valls, fins al punt que es varen fer la il·lusió que la mencionada ampliació es podia portar a terme sense dificultats a Catalunya. No obstant això, els esdeveniments varen evolucionar d'una manera molt diferent a la prevista, perquè la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* va rebre, el 26 de setembre de 1881, una proposició per a vendre tot el seu actiu —la línia de Barcelona a Valls, a mig construir, i els béns procedents de la societat dels *Ferrocarriles carboníferos*—, i el què resulta més sorprenent és que aquesta oferta anava signada per: Francesc Gumà, fundador i directiu en exercici de la companyia de Valls; Josep Gassó, director del *Banc de Vilanova*; Manuel Salvador Sama i Torrents, marquès de Marianao; i la casa francesa *Mrs. Suntrup et Alum*. La directiva del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* decidí acceptar, en principi, l'esmentada proposició, i determinà convocar una Junta general d'accionistes per tractar aquesta qüestió, la qual es celebrà el 15 d'octubre de 1881, amb el resultat que la majoria dels assistents s'inclinà per aprovar la proposta presentada per Francesc Gumà i d'altres, fet que significava donar el vist i plau a la liquidació de la companyia.

Paral·lelament, Francesc Gumà, Josep Gassó i el marquès de Marianao varen iniciar gestions per tal d'organitzar una nova societat que es denominaria companyia dels *Ferrocarrils directes de Madrid i Saragossa a Barcelona*. El capital d'aquesta societat s'establí en la suma de 20.000.000 de duros, dividit en 100.000 accions de 200 duros de valor nominal cadascuna. En el decurs del mes de novembre de 1881 es varen oferir a subscripció 60.000 d'aquestes accions, mentre que les 40.000 restants es reservaren, i quedaren, de moment, en mans dels promotors de l'empresa. Les esmentades 60.000 accions es van posar a l'abast del públic a través de diferents establiments bancaris de Barcelona i dels bancs de Vilanova, de Valls i de Reus, i, coses de la «febre d'or», al cap de pocs dies estaven totalment subscrites. L'èxit assolit en el llançament d'aquesta empresa possibilità que el 19 de novembre de 1881 se celebrés l'assemblea constituent de la companyia dels *Ferrocarrils directes de Madrid i Saragossa a Barcelona*, i cal destacar que, trencant la tradició del món empresarial ferroviari català, varen entrar en el consell d'administració d'aquesta societat algunes destacades personalitats de la política madrilenya, entre les quals es comptaven Francisco Romero Robledo y Cristino Martos, amb la intenció, sens dubte, d'aprofitar la seva influència a favor de l'empresa.

Es curiós de constatar que l'organització de la societat dels *Ferrocarrils directes* es formalitzà sense que aquesta disposés de la concessió de cap de les línies que havien de constituir el seu objecte social, perquè aquestes continuaven en poder de la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona*, que no havia estat encara liquidada. L'adquisició dels béns patrimonials de l'esmentada companyia per part de la societat dels *Ferrocarrils directes* va tenir lloc el 5 de desembre de 1881, el mateix dia en què aquesta societat fou escripturada. Finalment, per a l'adquisició dels mencionats béns no s'utilitzà la fórmula de compra que es proposà en principi, sinó que la companyia de Valls fou absorbida per fusió amb la societat dels *Ferrocarrils directes*, i en aquest acte els accionistes de l'expressada companyia varen rebre: 1) 1.541.271 duros en metàl·lic, que es podien repartir en concepte de reemborsament; i 2) 40.000 accions de la societat dels *Ferrocarrils directes*, que tenien un valor nominal de 8 milions de duros, quan el capital de la companyia de *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* només era de 4 milions de duros, i, molt probablement, els accionistes d'aquesta empresa només n'havien desemborsat 3'6 milions. En definitiva, a conseqüència d'aquesta operació, els accionistes de la companyia de Valls varen rebre 40.000 accions de la societat dels *Ferrocarrils directes*, que representaven un capital de 8.000.000 de duros, a canvi de les accions emeses per la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* —que desapareixia absorbida per l'esmentada societat—, les quals només havien arribat a desemborsar 3.600.000 duros, amb la particularitat que a resultes del fet que els seus titulars rebrien el mencionat reemborsament d'1.542.271 duros, el desemborsament realment efectuat per les dites accions quedava reduït a menys de 2.100.000 duros. És evident que una societat organitzada sobre aquestes bases difícilment podia reeixir, perquè mentre es lliuraven 40.000 accions dels *Ferrocarrils directes* als antics accionistes de la companyia de Valls, tot reconeixent-los un capital quasi quatre vegades superior al que realment havien desemborsat, els subscriptors de les 60.000 accions restants d'aquesta societat quedaven obligats a desemborsar el 100 per 100 del valor nominal de les expressades accions.

Cloenda

El procés de construcció de la línia de Barcelona a Valls estigué condicionat per la profunda i complexa metamorfosi experimentada per la companyia del *Ferrocarril*

de Valls a Vilanova i Barcelona, que es transformà en la societat dels *Ferrocarrils directes de Madrid i Saragossa a Barcelona*. Recordem que l'organització de la companyia del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* es plantejà amb uns criteris molt equilibrats, procurant evitar tota mena de càrregues financeres que repercutissin sobre el cost de construcció de la línia. L'empresa passà per grans dificultats fins arribar a formalitzar la seva constitució, atès que una part considerable del seu capital social quedà pendent de subscripció. Però, sobtadament, aquestes dificultats s'esvaïren; la «febre d'or» féu possible que durant el bienni del 1880-1881, aquesta companyia realitzés un capital de 2 milions de duros, negociant accions a la Borsa de Barcelona com si es tractés d'obligacions. De manera que els dirigents de l'empresa varen tenir a les seves mans la consecució d'un èxit total: posar en explotació una línia que hauria tingut un dels costos de construcció més baixos de totes les línies fèrries de Catalunya, i és molt probable que hagués ofert, consegüentment, uns rendiments acceptables al capital invertit en la seva construcció. El cost de construcció de la línia de Valls havia de ser de 4 milions de duros, la qual cosa significa que el seu cost per quilòmetre hauria estat de 41.237'1 duros, mentre que la línia de Barcelona a Saragossa per Manresa, per exemple, costà uns 68.000 duros per quilòmetre, ateses les enormes càrregues financeres que varen repercutir sobre el seu cost de construcció.

Però els dirigents del *Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona* no saberen apreciar el que tenia de conjuntural aquella febre especulativa que dominava el mercat financer català, i es varen deixar arrossegar per aquell ambient irreal, organitzant una empresa molt superior no solament a les seves forces, sinó àdhuc a la capacitat financera del país. En aquest context enfollit varen desenvolupar les operacions abans descrites, pròpies d'un capitalisme purament especulatiu, fins arribar a constituir la societat dels *Ferrocarrils directes*: una empresa que, ateses les premisses sobre les quals s'organitzà, difícilment podia tenir viabilitat, i la seva vida fou curta i turmentada, fins que el 1887 desaparegué absorbida per la gran companyia ferroviària catalana del moment: la societat dels *Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França*, evitant així una fallida escandalosa. En definitiva, la societat dels *Ferrocarrils directes* fou una conseqüència de la «febre d'or», i, una vegada acabat aquest període excepcional, a partir de les primeres setmanes del 1882 en què la Borsa de Barcelona començà a davallar, aquesta empresa entrà en una crisi irreversible. Crisi que comportà que la societat dels *Ferrocarrils directes* quedés en una situació molt difícil, perquè en el decurs del 1882, les 60.000 accions que tenia en procés de desemborsament s'arribaren a cotitzar només a un 2 per 100 del seu nominal, quan ja havien realitzat el 25 per 100 del seu valor nominal. És evident que, en aquestes circumstàncies, la direcció de l'empresa difícilment podia exigir dels titulars de les expressades accions nous desemborsaments, i, dificultat, d'aquesta manera, el procés de formació del capital, la societat no va poder acomplir els seus ambiciosos objectius.

L'experiència històrica que ens ofereix la construcció de la línia de Barcelona a Vilanova i Valls ens porta a la memòria la gran novel·la *La febre d'or*, de Narcís Oller, fill il·lustre d'aquesta ciutat de Valls. Narcís Oller ens ha deixat admirablement descrits els estralls causats pel mercat capitalista del diner, amb els seus cicles que escapen a la voluntat dels homes i que arrosseguen en els moments expansius, la classe capitalista a realitzar les operacions més imprudents, assedegada d'un afany il·limitat de guanys, fins que arriba el crac borsari i el final de les il·lusions fonamentades, exclusivament, en el «boom» especulatiu. Els seus personatges són fruit d'una capacitat imaginativa remarcable, però també de l'experiència social del seu creador, que va tenir ocasió d'observar de prop el procés de transformació de la companyia

del Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona en la societat dels Ferrocarrils directes de Madrid i Saragossa a Barcelona, en el context d'un dels cicles expansius més intensos del mercat financer català en el decurs del segle passat.