

2930  
03

# El ferrocarril de Vilanova i la Geltrú a Barcelona

**140 anys** de l'odissea de Gumà i Ferran

FREDERIC RÀFOLS BARRUFET - Pròleg ORIOL PI DE CABANYES

**Biblioteca Ferroviària**



**MM05204**



Museu del Ferrocarril de Catalunya  
a Vilanova i la Geltrú  
MNACTEC

# El ferrocarril de Vilanova i la Geltrú a Barcelona

**140 anys** de l'odissea de Gumà i Ferran

Frederic Ràfols i Barrufet

Primera edició: novembre 2021

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

Disseny i restauració d'imatges  
Editorial Efadós

Assessorament lingüístic  
M. Neus Doncel Saumell

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

Imprès a Catalunya

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

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

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

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

Acrònims:

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

# Índex

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

# Preàmbul

## Aventura i desventura de la companyia del ferrocarril

Oriol Pi de Cabanyes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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