

**EL FERROCARRIL A IGUALADA:  
LA LLUITA PEL PROGRÉS  
(1852 - 1893)**

per MIQUEL TÉRMENS I GRAELLS



## INTRODUCCIÓ

El problema de l'aïllament ferroviari d'Igualada ha estat des de sempre una de les qüestions més comentades dins de la historiografia local, però el tema no ha estat tractat degudament. Correntment, s'ha donat la culpa a la burgesia, gent enemiga del progrés i la industrialització, de «ment rovellada», que s'estimava més transportar en carro els gèneres que produïa que no pas en ferrocarril, i que boicotejava la unió ferroviària d'Igualada<sup>1</sup>.

Aquesta «explicació» generalment acceptada no és sols pròpia dels estudiosos, sinó també dels ciutadans en general. Estranyament, aquest tema, amb aquesta particular interpretació, ha estat juntament amb la «gesta» de les batalles del Bruc (6 i 14 de juny de 1808), l'únic fet de la vida local que ha merescut de passar el que generalment s'anomena «memòria popular» o història oral. Aquesta, tan important per a la identitat de qualsevol comunitat humana, es transmet de forma continuada de pares a fills, seguint uns esquemes simplificadors i unes necessitats determinades. En el nostre cas, aquestes són força clares: la llegenda del timbaler del Bruc neix i es manté com a conseqüència de la necessitat de tenir uns herois populars (el sometent). Més tard apareix la falsa explicació de l'aïllament ferroviari d'Igualada arran d'una decisió municipal mal entesa i d'uns fets posteriors que, aparentment pels seus resultats, vingueren a refermar l'opinió popular; però la continuïtat d'aquesta fins als nostres dies no s'entén sense la presència a la nostra ciutat d'un fort sentiment de frustració promogut per la seva impotència davant del procés industrialitzador començat a mitjans del segle passat, i que té les seves últimes justificacions en el fracassat pas de l'autopista de Lleida per Igualada i en l'arribada tardana del polígon industrial.

Es, doncs, dins d'aquest panorama general que s'ha d'incloure la confusió davant la problemàtica del ferrocarril a Igualada. Si a això afegim l'absència d'un estudi històric mínimament seriós sobre el cas, comprendrem la situació produïda. Efectivament, els nostres historiadors, professionals o eventuals, han caigut, un rera l'altre, en aquests errors perquè cap d'ells no ha estudiat la qüestió, i tan sols s'han limitat a citar-se els uns als altres, prenent com a text inicial el llibre de Serra Constansó. Aquest, a la vegada, no és gens fiable, ja que es tracta d'un llibre de memòries basat en «diferents converses sostingudes en distintes ocasions amb igualadins que a mitjan segle XIX tenien ja ús de raó».

Deixant de banda alguns estudis recents<sup>2</sup>, veiem que tots els altres entren en clara disconformitat amb la realitat tan aviat com ens posem a estudiar la documentació de l'època. Aquesta ens mostra una vila, després ciutat, en decadència; però, a la vegada, molt conscient de la seva situació i de la manera de sortir-ne: per a ells, la solució definitiva i fulminant era el ferrocarril. Veien que

1. Aquesta ha estat, d'una manera o altra, la versió donada per CARNER, Antoni: *Els moviments obrers a Igualada durant el segle XIX*. Igualada, CECI, 1971. p. 9; FERRER FARRIOL, Joan: *Costa Amunt*. Choisy-le-Roi (França), Terra Lliure, 1975. p. 17; MERCADER, Joan: *La ciutat d'Igualada*. Barcelona, Ed. Barcino, 1953. p. 76; i SERRA CONSTANSÓ, Joan: *Mig segle de vida igualadina*. Igualada, Ateneu Igualadí, 1978 (reed.). pp. 36-40.
2. TORRAS I RIBE, Josep M<sup>a</sup>.: «Trajectòria d'un procés d'industrialització frustrat», dins *Miscellanea Aqualatensia/2*. Igualada, CECI, 1974. pp. 151-197, especialment pp. 165-168. L'altre treball és el de MORALES, Ramon: «El tren d'Igualada», dins *Miscellanea Aqualatensia/2*. Igualada, CECI, 1974, pp. 229-237; aquí l'autor tan sols es limita a posar en dubte la tesi ja clàssica, després de transcriure-la.

les ciutats industrials de Catalunya que comptaven amb enllaç ferroviari progressaven ràpidament, el comerç augmentava, i les indústries es modernitzaven; tot gràcies als més baixos preus dels seus productes.

Hom veié des d'un principi que la lluita pel progrés era la lluita pel ferrocarril, i aquesta es convertí en el principal eix de les aspiracions igualadines. Aquesta lluita, fins fa poc gairebé desconeguda, ens planteja des d'un bon principi una sèrie de qüestions sorgides a partir del que abans hem anomenat memòria popular. El primer plantejament i pregunta clau que cal fer-se és fins a quin punt l'aïllament ferroviari d'Igualada roman per causes pròpies de la població o al contrari, obeeix a plantejaments més àmplis. Dit en d'altres paraules: es deu a la falta d'interès o incapacitat dels igualadins, o bé a les grans companyies ferroviàries?. A retop d'aquesta, sorgeixen moltes altres preguntes, la resposta a les quals ens ajudarà a respondre l'anterior: en quina mesura la solució del problema estava en mans igualadines?; eren aquests realment conscients de la seva situació i de les seves possibilitats?; fou correcta la seva actuació?; quines eren les condicions reals, tant locals com forànies, que jugaven en la qüestió ferroviària en particular i en l'econòmica en general?.

Aquesta i d'altres preguntes són les que cal plantejar-se per tal de comprendre veritablement el problema del perllongat aïllament ferroviari d'Igualada. Amb aquesta finalitat és, doncs, que hem emprès el present estudi.

### *ELS PRIMERS INTENTS*

L'any 1841, la indústria cotonera d'Igualada, la principal de la vila, ocupava el segon lloc de Catalunya després de la de Barcelona, pel valor de la seva producció i dels jornals que pagava. Però aquesta bella estampa s'enfosqueix si tenim en compte d'altres aspectes: la indústria local estava dividida en 413 establiments d'escassa productivitat que, malgrat posseir la major concentració de fusos i obrers del Principat, tenien una producció equivalent a la meitat de Barcelona. Però el pitjor problema era el de l'estructura del seu utilatge: gairebé totes les màquines eren manuals, i només hi havia 150 cavalleries i 13 C.V. de força hidràulica per fer funcionar les poques màquines mecàniques que existien. D'altra banda, els restants centres fabrils catalans en trobaven en plena fase de mecanització gràcies a la força del vapor.<sup>3</sup>

Aquest procés de mecanització va condicionar la localització de les indústries en els llocs on hi havia facilitat per a l'obtenció d'energia: les zones costeres (pel desembarcament de carbó asturià o anglès) i les grans conques fluvials amb força hidràulica.<sup>4</sup> De mica en mica, les poblacions de l'interior que no tenien aquests recursos vare n veure com dequieien les seves indústries tèxtils: és el cas de Berga i d'Igualada. Durant anys només havien necessitat el transport per carros per a mantenir l'intercanvi de matèries primeres per peces manufacturades, però en el moment de produir-se la mecanització arreu del país, l'antic

3. Dades extretes de l'estadística industrial elaborada per Esteban Sayró, reproduïda per VIVES Y VICH, Pedro: *Igualada. Ojeada a su pasado y a su presente, y visión de su porvenir*. Igualada, Ramón Tobella impresor, 1926. pp. 8-9. Per a una visió més detallada de la problemàtica veure l'estudi monogràfic de TORRAS I RIBE, Josep M<sup>a</sup>.: «Trajectòria...», especialment pp. 179-188.

4. NADAL, Jordi: *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona, Ariel, 1977 (reimp.). pp. 197-201.

sistema de transport esdevingué insuficient per a poder aprovisionar de carbó les indústries. D'aquesta manera, Igualada no pogué modernitzar la seva maquinària, i els seus més alts costos de producció s'encarregaren de no fer-la competitiva, i produïren la seva decadència a curt termini. Tot aquest procés s'inicià a finals dels anys quaranta, si bé les condicions ja eren anteriors (situació geogràfica sobretot), i tingué el seu punt culminant en el decenni de 1855-1865, després del qual Igualada quedà relegada a un paper molt secundari.

Però durant aquest temps aparegué el ferrocarril, i l'any 1848 s'inaugurà la línia Barcelona-Mataró, la primera d'Espanya. Ben aviat la burgesia igualadina s'adonà que el nou sistema de transport els podria salvar de la decadència que ells ja veïen a venir, perquè, al contrari del que a vegades s'ha dit, eren molt conscients del problema i estaven disposats a lluitar contra el que semblava irremediabile. Tot seguit, els elements més decidits de la població es posaren en contacte, com es pot veure seguint una «Història de nuestro ferro-carril» que es realitzà poc després:

*«Según datos fidedignos que tenemos a la vista, los que concibieron la primera idea fueron los Sres. D. Ramon Castells (q.e.p.d), D. Francisco Castells y Comas y D. Celestino Mas y Abad [llavors alcalde d'Igualada i més tard Governador Civil de Granada] quienes en el año 1852 mandaron trazar por los Sres. D. Pablo Antonio Miguel y el Sr. Montius un plano de un ferrocarril que desde esta [población] se enlazara en San Sadurn de Noya con otro ramal de Martorell a Vallbona, cuyos estudios costearon»*

Al mateix temps, arreu de Catalunya s'estava construint la xarxa ferroviària, una de les principals línies de la qual era la de Barcelona a Saragossa per Lleida. Els promotors obtingueren la seva concessió el 1852 i, a continuació, varen constituir la companyia. Els igualadins veïen en aquesta línia la seva salvació, ja que el traçat lògic cap a Lleida passava per Igualada.

Però la companyia no pogué satisfer els dissenys igualadins per diverses raons. En primer lloc, no tenien cap camí per a sortir de Barcelona, ja que la línia natural del Baix Llobregat, estava ocupada pel ferrocarril de Barcelona a Tarragona, i el pas de Montcada i el Vallès per la línia de França i per la concessió de *Girona Hnos., Clavé y Cia.*, cap a Terrassa (no oblidem que el Govern no autoritzava la construcció de ferrocarrils amb traçats coincidents). D'altra banda, tenien el problema encara més greu de no disposar del capital necessari per tal d'iniciar la construcció.

Tampoc no tenien gaire clar el traçat que hauria de seguir la línia, si bé sembla que la seva intenció inicial era de fer-la passar per Igualada. A la vegada, alguns polítics, amb el suport de l'opinió de militars, demanaven el pas del ferrocarril per Manresa per raons estratègiques i militars. Aquestes es referien al perill carlista, encara viu, que durant la guerra civil de 1833-1839 havia assetjat i quasi fet capitular Manresa. El traçat per aquesta, a la vegada, afavoria una connexió amb la línia de Barcelona a Terrassa.

Tot plegat féu arribar l'empresa *Ferro-carril de Barcelona a Zaragoza* a un acord amb la societat *Girona Hnos, Clavé y Cia*, el mes de setembre de 1853,

5. *El Eco de Igualada*, n° 44 (1-XI-1863).

pel qual aquesta els traspassava la concessió i plànols de la línia Barcelona-Sabadell-Terrassa, i els subscribia la meitat del capital social, tot a canvi d'ésser els constructors de la línia fins a Sagarossa, la qual cosa els convertia en una gran empresa d'obres públiques, que és el que pretenien.<sup>6</sup>

Això finia les esperances de la vila, ja que amb aquest acord la «línia gran» s'enfilava cap a Manresa, on hi havia industrials disposats a invertir els seus capitals en el ferrocarril que després els donaria riquesa, cosa que els igualadins no podien fer perquè la crisi ja s'havia iniciat.<sup>7</sup> D'aquesta manera quedà aïllada i marginada de la xarxa ferroviària nacional. Els igualdins desconeguts de les raons reals, culpaven els manresans de la seva desgràcia, i establiren així les bases per a futura enemistat entre ambdues poblacions arran de l'anomenat plet de les banderes.<sup>8</sup>

Ara ja tan sols podien refiar en les seves pròpies gestions, tal com reflecteix la «Historia de nuestro ferro-carril»:

*«En el mes de Marzo de 1855 se tuvo una reunión en la que asistieron los Sres. D. José Sendra i Dalmases Alcalde 1.º Constitucional, D. Miguel Galí 2º Alcalde, D. Alejandro Benito de Avila Juez de 1.ª Instancia, el fiscal D. Antonio Roda, D. Buenaventura Aguilera y Jubert Síndico, D. Ramón Castells, D. Antonio de Padró, D. Francisco Castells i Comas, D. Pablo Muntadas, D. Juan Antonio Bartrolí, el Pbro. D. Mariano Ferrer, D. José Tapies, D. Alberto Rovira y D. Juan Prat, en cuya reunión se empezó a tratar de nuevo de llevar a cabo el proyectado ferro-carril a cuyo objeto el Sr. D. Buenaventura Aguilera y Jubert propuso encargarse de hacer un cuadro sinóptico mercantil estadístico desde Igualada a Martorell con cuyo motivo se empezaron las relaciones de este asunto con el Exmo. Sr. D. Pascual Madoz,º quién aprobó con satisfacción el pensamiento, brindándose a coadyuvar con todas sus fuerzas y valimiento para el logro de tan vital interés para el país.*

*En el mes de Abril del 56, después de varias reuniones y mucha correspondencia y haver presentado el cuadro sinóptico mercantil estadístico el Sr. Aguilera y remitidole el Sr. Madoz, se resolvió el pedir la concesión para los estudios del citado proyecto, llevándose a efecto la petición en 20 de Abril del mismo año, cuya exposición a S.M. la Reina fué firmada por el expresado Sr. Alcalde*

6. Tot el referent al dilema entre el traçat per Igualada o Manresa prové de la tesi doctoral en preparació de Pere Pascual i Domènech, a qui agraeixo l'haver-me-la facilitat, així com tots els suggeriments aportats al present treball.

7. Sobre això és molt important l'observació d'un contemporani respecte al fet que per tal d'escotmetre la imprescindible modernització de la indústria feien falta «cuantiosos capitales de que carecen el común de los fabricantes» d'Igualada (GOMIS Y GALTÉS, Jaime: «Historia y descripción de la villa de Igualada», dins PADRÓ Y SERRALS, Juan: *La Sagrada Imagen del Santo Cristo de Igualada (...)*. Igualada, Imprenta de Joaquín Jover y Serra, 1852. p. 93).

8. Aquest aspecte ja fou observat per MORALES, Ramon: «El tren...», p. 231. Sobre aquesta opinió tan estesa és interessant veure el discurs que realitzà Manuel Camacho al Congrés de Diputats per tal de defensar una proposició de llei per a la concessió d'un ferrocarril d'Igualada a Sant Sadurní. Segons ell, la decadència d'Igualada es devia al fet de trobar-se «alejada por influencias de una localidad que me abstengo de calificar, de la vía férrea general de Zaragoza a Barcelona, cuyo trazado se hizo contra la opinión de la ciencia y contra la naturaleza misma» (*Diario de las Sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados*. Nº 24 (30-VI-1879). p. 269. Consultable a l'Arxiu Municipal d'Igualada (A.M.I.). *Lligall 1879-F*. Carpeta nº 5 «Ferrocarriles»).

9. Important polític liberal de l'època, governador civil de Barcelona l'any 1854, diverses vegades ministre, famós pel seu *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones en Ultramar*, i representant i defensor dels interessos catalans a Madrid.

*1.º Constitucional, D. José Cendra, y por los Sres. D. Buenaventura Aguilera Síndico, D. Ramón Castells, D. Francisco Castells y Comas, D. Antonio de Padró, D. Juan Antonio Bartrolí, D. Alberto Rovira, etc. lográndose en el próximo Mayo la concesión del Gobierno de S.M. Esta concesión caducó, y pidióse prórroga; pero como el resultado del coste, según los planos hechos por el ingeniero D. Juan Ruts de casa de Berga resultava ser de 59 millones [de reales] por la razón de tenerse que empalmar con Martorell, apareció imposible su realización».*

Com veiem, perduda ja la possibilitat del pas per Igualada d'una línia fèrria d'abast estatal, hagueren de concentrar els seus esforços en la consecució d'una de tipus local que els unís amb una d'aquelles. Pel novembre de 1856, el ferrocarril de Barcelona a Tarragona pràcticament ja arribava fins a Martorell, després de recórrer tot el Baix Llobregat; però la continuïtat del projecte fins a Tarragona era molt discutida. De fet, aquesta no es produí fins nou anys després, un cop superats tots els obstacles que es presentaren. Aquesta dilació en la seva construcció negà en un principi la viabilitat d'un enllaç igualadí fins a Sant Sadurní, estació de la línia de Tarragona, i obligà l'estudi d'un enllaç més penós fins a Martorell. Però el llarg recorregut i accidentat traçat que aquest suposava impossibilitava la seva construcció pels migrats capitals de la comarca, com els tècnics demostraren.

Tres anys després, el 1859, ocorregué un fet molt conegut que ens marca clarament els interessos pels quals es movia la classe dirigent local. El 26 d'abril la companyia del *Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza* proposava a l'Ajuntament igualadí la construcció d'un ramal de la seva línia des de l'estació de Rajadell, propera a Manresa. L'important assumpte fou tractat tres dies després en una sessió municipal, tal com reflecteix l'acta:

*«Di cuenta yo els infrascrito secretario de un oficio de la Adm[inistración del ferrocarril de Barna. a Zaragoza en que comunica a este M.I. Ayuntº que ha formado un proyecto completo de un ramal desde esta [población] a aquella via en el Rajadell por si desea conocerlo y caso de aprobarlo resuelva la parte que esta villa y pueblos circundantes puedan tomar en su realización. Enterada la M.I. Corporación acordó contestar que agradece el interés que la empresa se toma para Igualada, pero que no puede tomar parte en el proyecto que ha formulado porque considera que atendida la posición de ésta respecto a las otras poblaciones con quienes le conviene estar en relación no le traería utilidad alguna, antes le perjudicaria»<sup>10</sup>*

Aquesta actitud ha estat a vegades incompresa, principalment per Antoni Carner, i és un dels punts sobre els quals s'ha fonamentat la crítica als dirigents (i per extensió a la burgesia) locals de l'època. No és que aquesta gent els manqués perspectiva de futur o patissin «d'estretor mental», sinó que sabien molt bé el que volien i necessitaven, i dedicaven totes les seves forces a aconseguir-ho.

En efecte, tal com ha documentat Josep M<sup>a</sup> Torras, al llarg dels anys Igualada havia muntat una xarxa comercial i de transports que, per La Pobla i Capellades, la comunicava amb Barcelona. «Amb el temps aquest circuit de transport degué arribar a un tan elevat grau de consolidació en la canalització del

10. A.M.I. *Actas 1859-1861*. Any 1859. 29 d'abril. Fol. 29-29v.

tràfic comercial i en la creació de forts vincles de dependència entre cada un dels punts del trajecte» que l'Ajuntament hagué de rebutjar el projecte d'unió ferroviària amb Rajadell perquè «tenia el seu recorregut per una zona gairebé despoblada de la comarca, la qual cosa representava la dislocació d'unes relacions i d'un tràfic comercial i industrial que havia demostrat des de feia molts anys els seus avantatges.»<sup>11</sup>

A més, si s'hagués fet aquest ramal, hauria impossibilitat la construcció d'altres a Martorell o a Sant Sadurní, que eren els que interessaven els igualadins, per convertir-se aquests en anti-econòmics en concórrer dues línies al mateix lloc. Tant per tant, s'estimaven més invertir els seus minvats capitals en les línies que ells desitjaven que no pas en la de Rajadell. No oblidem que els promotors d'aquest ramal volien saber «*la parte que esta villa y pueblos circundantes puedan tomar en su realización*», és a dir, l'aportació econòmica amb què col·laborarien en la seva construcció.

Els igualadins continuaven amb les seves gestions i, si bé els estudis que havien fet per tal de veure la conveniència o no d'un ferrocarril fins a Martorell pels Hostalets de Pierola, els havien mostrat que era realitzable tècnicament, econòmicament es trobava fora de les seves possibilitats.<sup>12</sup> Poc després d'aquests incidents, concretament el 4 de juliol, la companyia de Barcelona a Saragossa inaugurava un nou tram de la seva línia, amb la qual cosa Manresa ja quedava unida ferroviàriament amb Barcelona. També en aquells moments esclatà un conflicte per la construcció de la línia de Barcelona a Tarragona: hi havia un grup que la volia construir per Sitges i per la costa, i un altre, la *Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Martorell*, que la volia fer a partir d'aquí per Vilafranca del Penedès. Tot indicava que guanyarien aquests últims i els igualadins així ho compregueren. D'aquesta manera se'ls obrien noves possibilitats: ara podrien construir una via fins a l'estació més propera d'aquesta projectada línia, Sant Sadurní d'Anoia.

Aquest nou traçat sí que era factible econòmicament, ja que, en ser més curt, el seu cost era menor. Per això començaren de nou les gestions:

«*En 1859 D. Miquel Puig (Q.E.P.D.) pidió concesión para hacer nuevos estudios, y aprovechando la feliz coincidencia de la venida del Exmo. Sr. Madoz en Octubre de este mismo año se emprendió con más ahinco que nunca la tarea, entregándose en 27 de Diciembre el Sr. Aguilera y Jubert á la comisión nombrada otro cuadro sinóptico que por órden de la misma acababa de hacer.*»<sup>13</sup>

Mentrestant, el conflicte per la línia de Tarragona continuava i el Govern per resoldre'l, decidí d'atorgar la concessió al traçat que obtingués més adhesions en una enquesta realitzada entre els ajuntaments.

El d'Igualada contestà que «*atendiendo a lo que aconseja el bien general y el particular de esta villa por la facilidad de poder realizar el proyecto de un ramal desde la misma a San Saturnino de Noya, acordó informar en favor del trazado de Martorell a Tarragona.*»<sup>14</sup> Els altres ajuntaments de la comarca feren el mateix i, en part, gràcies a ells, la companyia de Martorell aconseguí la

11. TORRAS I RIBE, Josep M<sup>a</sup>.: «Trajectòria...», pp. 165-167.

12. *Ferrocarril de Igualada a San Saturnino de Noya. Memoria Descriptiva, Facultativa y Económica*. Barcelona, Est. Tip. de Luis Tasso, 1881. pp. 5-6.

13. *El Eco de Igualada*. N<sup>o</sup> 44 (1-XI-1863).

14. A.M.I. *Actas 1859-1861*. Any 1860. 1 de juny. Sense foliar.



concessió de la seva línia. Aprofitant aquest fet, Pascual Madoz es posà en contacte amb ells i aconseguí que, com a agraïment a la important ajuda que els havia donat la comarca, donessin suport al projecte d'un ramal des de Sant Sadurní a Igualada. Segons l'acord verbal al qual arribaren, es comprometien a subscriure 3.000 accions, per un valor de 6.000.000 de rals, del ferrocarril d'Igualada.<sup>15</sup> Amb això, el projecte donava un gran pas, ja que els assegurava bona part del capital necessari. Segons els càlculs realitzats per Madoz i els promotors igualadins, la línia, de poc més de 25 quilòmetres, els costaria uns 28.806.219 rals; per realitzar-la establirien una societat de trenta milions, els quals es reunirien mitjançant la subscripció de 7.500 accions de 2.000 rals cada una. La meitat del capital restant el traurien més endavant de la Borsa barcelonina, amb l'emissió d'obligacions per un valor de quinze milions.<sup>16</sup>

Aquesta suma tan important d'obligacions feia l'empresa força perillosa; no perquè no es poguessin subscriure, que era molt fàcil en la pletòrica Borsa barcelonina, àvida d'inversions,<sup>17</sup> sinó perquè a la menor crisi portarien la companyia cap a greus problemes financers i de solvència. Això no preocupava la *Junta Provisional* que, igual que la majoria, refiava de la bona situació econòmica del país.<sup>18</sup>

Gràcies a la promesa de la companyia de Martorell, el 15 d'octubre de 1861 es constituïa provisionalment a Igualada la *Compañía del ferrocarril de Igualada a San Sadurní*. Aquell mateix dia, l'Ajuntament, recollint el parer unànime de la població, nomenava Pascual Madoz Fill Adoptiu d'Igualada, com a reconeixement a les seves importants gestions en pro del projecte, del qual era de fet el principal promotor i peça insubstituïble per a la seva consecució.<sup>19</sup> Sis dies després arribava una altra bona notícia: la *Junta de Gobierno de la Sociedad de los Ferro-carriles de Tarragona a Martorell y Barcelona* havia acordat oficialment de presentar a la propera Junta general d'accionistes una proposició per tal de subscriure 3.000 accions de la societat d'Igualada, quan aquestes fossin emeses.<sup>20</sup>

Per aquells dies, va començar pels pobles de la comarca la subscripció d'accions. Aquesta es realitzava entre grans dificultats per la manca de capital, «*que casi a trabucazos hemos arrancado al País y a los amigos*».<sup>21</sup> Però aviat ells, que no eren especuladors i només treballaven per la consecució del mitjà de trans-

15. Arxiu de la Família Torelló d'Igualada (A.F.T.I.) 30 de novembre de 1861. Carta de la *Dirección Provisional del Ferro-carril de Igualada a San Sadurnino* al Sr. Pascual Madoz.

16. *Id.* 15 d'abril de 1864. Carta del secretari al Sr. Filibert Cerdà. *El Eco de Igualada*. N° 120 (9-IV-1865).

17. VICENS I VIVES, Jaume; LLORENS, Montserrat: *Industrials i polítics (segle XIX)*. Barcelona, Ed. Vicens-Vives, 1980 (3ª.). pp. 84-86.

18. La *Junta Provisional* estava formada per: Ramon Catarineu, Jaume Carrer, Pau Muntadas, Francesc Castells, Francesc Vives, Josep Tapies, Miquel Catarineu, Josep Rovira, Pere Bosch, Joaquim Jover, Martí Aguilera, Antoni Baliu, Bonaventura Aguilera i Jubert, Hemeteri Serra, Josep Carreras, Marià Vila, Antoni Subirana, Francesc Ferrer, Joaquim Galceran, Joan Barral i Isidre Torelló i Rabassa. De *El Eco de Igualada*. N° 67 (10-IV-1864).

19. A.M.I. *Actas 1859-1861*. Any 1861. 15 d'octubre de 1861. Sense foliar. Encara que vivia a Madrid i els seus viatges a Igualada i Barcelona eren pocs, la Junta Provisional d'Igualada li comunicava per carta tots els assumptes, a més d'enviar-li informes sobre la situació econòmica, essent Madoz qui prenia les decisions importants, ja que tothom confiava en la seva intel·ligència, habilitat i experiència.

20. A.F.T.I. 21 d'octubre de 1861. Carta d'Antoni Nadal, Director de la *Sociedad de los Ferro-carriles de Tarragona a Martorell y Barcelona*, a Pascual Madoz.

21. *Id.* 30 de novembre de 1861. Carta de la *Dirección...* a Pascual Madoz.

port que salvaria Igualada, s'adonaren que el país no fóra capaç de subscriure les 4.500 accions que quedaven i, abans d'exposar-se, decidiren de canviar els plans.

La idea vingué, com sempre, de Madoz: en lloc d'un ferrocarril construïren un *tramway*. Aquest mitjà de transport, inventat també pels anglesos, era un antecedent del ferrocarril, a mig camí dels carros, consistent en carruatges o vagons que es movien sobre vies però que, a diferència del ferrocarril, eren molt més lleugers i anaven tirats per cavalleries en comptes de per màquines de vapor. Aquest sistema tant es podia utilitzar en nuclis urbans (els coneguts com a tramvies moguts per cavalleries) com en espais oberts quan els ferrocarrils no eren rendibles o resultava difícil de finançar-los.

Aquest últim era el cas d'Igualada, i un *tramway* fins a Sant Sadurní tan sols els costaria sis milions de rals i, per tal d'aconseguir-los, decidiren de demanar una subvenció a l'Estat. El seu pla era que aquest suprimís la carretera ja aprovada de Capellades a Martorell, per la qual ja hi havia assignats cinc milions per a la seva construcció, i que els diners que costava fossin destinats a subvencionar el *tramway*.

Amb aquests punts es va redactar i, el 12 de gener de 1862, signar, una exposició dels ajuntaments i principals contribuents a Isabel II demanant la subvenció,<sup>22</sup> però la negativa de Piera a firmar el document i la forta oposició d'altres municipis al projecte<sup>23</sup> els obligà a no enviar l'exposició i a anul·lar els seus plans.<sup>24</sup>

En no veure's possible la consecució d'una subvenció, novament s'acordà fer el ferrocarril, confiant sols en les pròpies forces. Es continuà la subscripció d'accions però no sense grans dificultats:

*«Esta población sufre tiempo hace una lenta decadencia efecto del aislamiento en que se la [ha] dejado con la construcción de las vías férreas del sector de Cataluña. La industria arrastra una existencia penosa. Su comercio languidece y la agricultura sufre también. El porvenir de Igualada es muy triste si muy pronto no se le procura un rápido y fácil medio de comunicación. Hay proyectada una vía férrea que desde esta [población] a San Sadurní por Capellades vaya a empalmar con la de Tarragona a Barna. Pero su presupuesto asciende a 28 millones, [pero] en el país no existen grandes capitales. Alimentados con la esperanza de la cooperación y de los naturales, de los que tienen en ésta intereses y de los que le conservan aún cariño y desean su prosperidad, siendo ésta una cuestión vital para Igualada hemos resuelto los vecinos todos hacer un esfuerzo supremo para realizar aquel proyecto, lo que [es una] empresa superior a nuestras fuerzas.»<sup>25</sup>*

Tenien raó, perquè la indústria tèxtil igualadina estava passant uns moments crítics, ja que, a més de la seva pròpia crisi de mecanització, travessava la *fam*

22. *Id.* 12 de gener de 1862. Exposició firmada pels Ajuntaments d'Igualada, Vilanova del Camí, Pobla de Claramunt, Capellades, Vallbona i Torre de Claramunt.

23. *Id.* 30 de gener de 1862. Carta de la *Junta Provisional* del ferrocarril d'Igualada a Sant Sadurní a Pascual Madoz. Sense data, carta de la (*Junta Provisional*) a (Pascual Madoz).

24. *Id.* 8 de març de 1862. Carta de Miquel Catarineu a Pascual Madoz.

25. *Id.* Sense data. Carta de la *Junta Provisional* al Comte de Reus.

de cotó promoguda per l'escassetat de cotó a conseqüència de la guerra de secessió americana.<sup>26</sup> Però tots sabien «*que aún actualmente encierra elementos suficientes para descollar entre las mismas [villas de Cataluña] como industrial, si se la pone en situación de que aquéllos puedan germinar, desarrollarse y recobrar, tal vez con mayor lozanía, su casi extinguida vida.*»<sup>27</sup>

Amb aquesta esperança les grans companyies ferroviàries volien guanyar-se l'important mercat igualadí. La Companyia del Tarragona-Barcelona donava suport al ramal de Sant Sadurní, i el *Ferro-carril de Barcelona a Zaragoza*, a la construcció d'un *tramway* de Calaf a Igualada. Aquests, a més de buscar la unió ferroviària d'Igualada, volien facilitar el transport a aquesta del carbó de les mines de Calaf, llavors en plena explotació. Aquest carbó, encara que de baixa qualitat, era el preferentment utilitzat pels industrials igualadins per raons de proximitat i, per tant, de més baix preu.<sup>28</sup> El pressupost del projecte era de sis milions de rals, dels quals la Societat del Ferrocarril de Barcelona a Saragossa aportava un milió.<sup>29</sup> Els igualadins, malgrat tot, decidiren per mitjà de l'Ajuntament, no donar-li suport «*por poder embarazar el proyectado carril desde esta [población] a S. Sadurní.*»<sup>30</sup>

L'esforç que llavors estaven realitzant en la subscripció d'accions era gairebé heroic; Pascual Madoz se n'admira:

«*Yo vi en Igualada, yo vi en Capellades reunirse cuatro infelices suscribiendo por cuartas partes una acción, comprometiéndose a satisfacer 25 duros cada uno. Nadie quería dejar de contribuir, siquiera fuese con una suma insignificante, a aquella medida de verdadera salvación para aquel país. Y ocasión es esta de decir en honor de aquellos pueblos y de aquel país, que ellos justificaron aquel adagio de que más hace el que quiere que el que puede, porque han vencido dificultades que yo creí insuperables en un principio, porque en más de una ocasión yo desconfié de los resultados de tantos, tan nobles y tan leales patricios.*»<sup>31</sup>

Després de grans esforços aconseguiren de fer subscriure la totalitat de les accions. Veient la llista de subscriptors, hom s'adona del caràcter col·lectiu de l'empresa, ben allunyat de qualsevol maneig especulador. El major accionista solament tenia 160 accions, seguit per altres dues persones amb 150 títols cadascuna d'elles, i 31 més amb 100 accions, a més, hi havia una gran quantitat de subscriptors amb un nombre menor.<sup>32</sup>

26. VICENS I VIVES, Jaume; LLORENS, Montserrat: *Industrials...*, p. 55. Per a la problemàtica igualadina, cf. TORRAS I RIBE, Josep M<sup>a</sup>. «Trajectòria...», pp. 184-185.

27. A.F.T.I. 12 de gener de 1862. Exposició...

28. Encara que no posem dades sobre l'aprovisionament de carbó de Calaf d'aquest any, sí que en tenim de l'any 1881, potser un xic menors, però força equivalents en les proporcions. Segons aquestes, la indústria igualadina rebia 3.588.000 quilos de carbó de Calaf i només 748.000 del port de Barcelona (*Ferrocarril...*, pp. 35-36).

29. A.F.T.I. 12 de gener de 1862. Exposició...

30. A.M.I. *Actas 1862*. 1 d'agost. Fol 60.

31. *Suplemento a El Eco de Igualada* (2-V-1863). Fragment del discurs que Madoz pronuncià el 28 d'abril davant del Congrés de Diputats per a defensar la concessió del ferrocarril Igualada-Sant Sadurní.

32. Cf. A.F.T.I. *Accionistas que pueden concurrir por derecho propio a la Junta general de constitución*. Sense data (1863). Per veure la càrrega que per a la comarca va suposar la subscripció de 4.500 accions de 2.000 rals de billó cada una, només cal saber que el sou d'un teixidor era d'uns 8 rals diaris durant un màxim de 295 dies de treball l'any, podent guanyar doncs un màxim de 2.360 rals anuals (CARNER, Antoni: *Els moviments...*, p. 19), el que suposa que el cost d'una acció representava, al cap baix, el jornal sencer de deu mesos de treball. Amb aquesta xifra ens podem adonar perfectament del difícil que devia ser per a molts pagesos, petits comerciants i gent d'oficis liberals el subscriure alguna acció, tal com molts varen fer; de fet n'hi hagué que a l'hora de pagar la primera part del seu valor, ja es vegueren en serioses dificultats per a realitzar-lo.

Amb aquesta dificultat ja superada, es decidí de demanar la concessió de la línia. Per tal de guanyar temps, es féu a nom d'un particular, Joan Antoni Bartrolí i, en lloc de seguir el tràmit burocràtic, s'envià a les Corts un projecte de llei pel qual s'autoritzava el Govern a atorgar la concessió del ferrocarril. El projecte de llei es presentà el dia 24 d'abril de 1863, i quatre dies després, gràcies a intenses gestions, ja es pogué llegir al ple del Congrés, on Pasqual Madoz pronuncià un important discurs.<sup>33</sup> Finalment, el dimarts 5 de maig, el Senat aprovava la nova llei.<sup>34</sup> Naturalment, la notícia produí una gran alegria a la població, on el dissabte, el diumenge i el dilluns, hi hagué grans festes per a celebrar-ho. El Govern, a la vegada, complia les prescripcions de les Corts i el dia 24 signava la llei de concessió.<sup>35</sup>

Segons aquesta, les obres havien de començar en un termini màxim de tres mesos, per acabar-les dos anys després. Això representava un problema per a la companyia perquè, en no estar encara legalitzada i constituïda, no podia contractar un constructor de la línia. La solució estava a iniciar les obres d'una forma oficial, però no real; és a dir, a fer la cerimònia de col·locació de la primera pedra.

Aquesta se celebrà el primer de novembre al final del Passeig, prop de l'Hospital, amb la presència de totes les autoritats locals i, especialment, de l'Ajuntament, per tal que aquest certifiqués l'inici de les obres. De l'acte s'aixecà l'oportuna acta.<sup>36</sup> Poc després, el dia 19, es constituí davant notari la Companyia del Ferrocarril,<sup>37</sup> que el dia 10 de març de 1864 el Govern aprovava oficialment amb el nom de *Sociedad del Ferro-carril de San Saturnino de Noya a Igualada*.<sup>38</sup>

Poc després de constituir-se l'entitat, de traspassar-li el Sr. Bartrolí gratuïtament la concessió de la línia i de nomenar-se les Juntes de Govern i Inspector, s'iniciaren els contactes amb diverses cases constructores per tal d'iniciar la de la línia. Es reberen diverses proposicions, que foren rebutjades per no ésser prou satisfactòries. Era evident que l'època d'esplendor de les inversions s'estava acabant i que s'endevinaven els inicis d'una profunda crisi;<sup>40</sup>

33. Per veure els textos del projecte de llei i del discurs, cf.: *Suplemento...*

34. *Suplemento a El Eco de Igualada* (12-V-1863).

35. *El Eco de Igualada*. N° 36 (6-IX-1863).

36. A.M.I. *Lligall 1863-G*. Carpeta n° 4 «Administración local». Plec «Ferrocarril». 1 de novembre de 1863. Reproduïda per *El Eco de Igualada*. N° 45 (8 de novembre de 1863).

37. Arxiu Notarial d'Igualada (A.N.I.). *Notari Francisco Especier y de Parache. Manual 1863*. Fol. 961-978. 19 de novembre.

38. *El Eco de Igualada*. N° 67 (10-IV-1864). Aquesta autorització es donava després d'alguns canvis en l'escriptura de constitució, consignats en una de nova del 15 de febrer (A.N.I. *Notari Francisco Especier y de Parache. Manual 1864*. Fol. 151-175v. 15 de febrer).

39. Formaven part de la *Junta de Govern*: Pascual Madoz (president honorari), Josep March (president), Joan Jover i Serra, Pere Doria, Bernard Muntadas, Jaume Ferrer i Roca, Ramon Catarineu, Francesc Vives (vocals), Narcís Castells, i Francesc Ferrer i Carulla (suplents). Els membres de la *Junta Inspector* eren: Josep Tapiés, Isidre Torelló, Josep Buigas, Hermet Giol, Eleuteri Sauri, i Miquel Utrillo i Riu (*El Eco de Igualada*. N° 83 (24-VII-1864)). La premsa ressaltava acertadament el fet de que en la *Junta de Govern* tan sols hi haguessin dos representants de la companyia de Martorell, éssent tots els altres de la comarca: un de Capellades i quatre d'Igualada.

40. FONTANA, Josep: *La vieja Bolsa de Barcelona, 1851-1914*. Barcelona, Instituto Municipal de Historia, 1961. p. 29.

la mateixa *Junta Directiva* del ferrocarril ho advertia en dir que «*la crisis industrial y financiera por que nuestro país está pasando, ha acobardado el espíritu de empresa, y es bien seguro, que, si la situación económica del país hubiera sido más satisfactoria, no se hubieran perdido los deseos que se manifestaron por quedarse con la construcción del camino.*»<sup>41</sup>

Malgrat tot, hi havia empreses estrangeres interessades per la línia; amb una de les quals, finalment, es pogué signar el contracte de construcció el dia 21 de maig de 1865.<sup>42</sup> Davant la notícia, la vila esclatà en festes, durant les quals s'iniciaren de nou les obres (dia 25) amb la presència dels constructors francesos i del cònsol d'aquest país.

Les obres avançaven molt lentament a causa de la manca de capital, ja que molts propietaris es negaven a cedir els seus terrenys si no se'ls indemnitzava immediatament;<sup>43</sup> els símptomes de la crisi afectaven directament les empreses ferroviàries i la d'Igualada no tingué més remei que parilitzar la construcció abans d'acabar l'any. L'any sobre esclatava la crisi, concretament el mes de maig, principalment deguda a les dificultats que passava la indústria tèxtil des de 1862 amb la *fam de cotó* i els decebedors beneficis econòmics que estaven aconseguint els ferrocarrils en explotació.<sup>44</sup> Grans empreses catalanes feren suspensió de pagaments, com el *Crédito Mobiliario Barcelonés* i la *Sociedad Catalana General de Crédito*,<sup>45</sup> amb la qual la companyia igualadina operava i hi tenia grans quantitats en dipòsit.<sup>46</sup> La Borsa barcelonina baixà espectacularment i els valors dels ferrocarrils quasi no es cotitzaven; en pocs dies, es perderen més de 55 milions de duros.<sup>47</sup>

La *Sociedad del Ferro-carril de San Saturnino a Igualada* aviat es va veure plenament afectada, tant per l'estructura del seu capital, totalment dependent de la borsa i només viable en moments d'expansió (recordem que la meitat del seu capital social s'havia de negociar a la borsa en forma d'obligacions), com pel fet de pertànyer al grup financer de les societats ferroviàries, les més afectades per la crisi, a causa de la incertesa dels seus negocis i del poc capital en efectiu amb què comptaven.

Per als igualadins fou un cop molt fort. Amb l'ensorrament del projecte se n'anaven les últimes esperances de redreçar el seu futur, almenys durant molt de temps; a més, i aquest no és un punt menyspreable, se n'anaven tots els capitals invertits que hi havia. Aquests, encara que no eren una xifra desorbitada, representaven molt per a les classes industrials i, sobretot, petitburgeses, car suposaven l'estalvi acumulat durant els últims anys de crisi i l'únic capital que podien invertir. Sense ell, doncs, no sols es perdia el ferrocarril, sinó també les possibilitats a curt termini de relançar l'activitat econòmica de la Conca d'Òdena.

41. De la Memòria presentada per la *Junta de Govern* a la Junta general d'accionistes celebrada el 26 de març de 1865, reproduïda per *El Eco de Igualada* N.º. 119 (2-IV-1865).

42. *El Eco de Igualada*. N.º. 126 (21-V-1865).

43. *Id.* N.º. 137 (6-VIII-1865).

44. SERVICIO DE ESTUDIOS DEL BANCO DE ESPAÑA: *Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*. Madrid, Banco de España, 1970. p. 143.

45. FONTANA, Josep: *La vieja Bolsa...*, p. 31.

46. *El Eco de Igualada*. N.º. 120 (9-IV-1865).

47. VICENS I VIVES, Jaume, LLORENS, Montserrat: *Industrials...*, p. 96.

Així és com s'arribà a l'abolició de la societat a finals de 1868; la situació era tan precària que els accionistes de la vila, en ésser convocats a Barcelona per a procedir a l'inici dels tràmits de liquidació, decidiren no assistir-hi per considerar quasi nul·les les possibilitats de recuperar part dels diners.<sup>48</sup> Mentrestant, s'havia produït la revolució que destronà Isabel II i que cinc anys després portaria a la proclamació de la I República. Entre les causes de l'anomenada Revolució de Setembre es trobava la crisi econòmica, que perduraria fins a la Restauració d'Alfons XII, i que va sumir el país en un clima de desconfiança i poques inversions, avivat per les convulsions polítiques.<sup>49</sup> Els igualadins, a la vegada, es veien impossibilitats de millorar la seva situació, però aquesta, per sort, deixà d'empitjorar d'una forma continuada per a seguir d'ara endavant un procés d'estancament o lenta davallada. Era evident que l'economia industrial d'Igualada estava arribant als seus mínims, perduda ja tota la seva puixança d'anys anteriors, tal com es desprèn de les dades de les *Matrícules Industrials* recollides per Josep M<sup>a</sup>. Torras.

### L'EUFÒRIA FERROVIÀRIA

La situació econòmica de l'Estat començà a millorar arran de la Restauració monàrquica de 1874. L'establiment social i polític que portà Alfons XII avivà novament les grans inquietuds financeres de la burgesia, i es reprengueren les inversions. Els igualadins també participaren en l'eufòria, però encara tenien molt present el record de l'última guerra carlina, amb el setge i posterior entrada i saqueig de la vila per les tropes de Carles VII (17 i 18 de juliol de 1873). La guerra civil, amb tot el seu seguit de destruccions, contribucions de guerra i morts, es presentà amb tot el seu vandalisme davant els igualadins, portant la vila fins al punt de la màxima decadència a què va arribar.<sup>50</sup> De mica en mica els ànims s'anaren enfonsant fins a perdre molts la fe en un futur renaixement; aquest és un procés que crec important. En general, tota la vila caigué en un fatalisme desencisador que feia veure com a impossible qualsevol tipus de renaixement o millora d'Igualada, tant en l'aspecte industrial, com en el de les obres públiques, per exemple. Crec que aquesta és una de les característiques fonamentals de la vida local durant els decennis setanta i vuitanta. El pessimisme aclaparador era comú en tots els elements locals, especialment en els més lliberals, i en els escrits contemporanis es manifesta sovint sota la imatge d'un malefici implacable.

Per a ells, en el passat immediat hi havia hagut tres grans «catàstrofes». La primera, el 22 de març de 1847, amb l'incendi provocat de la gran fàbrica *Vila, Subirats y Cia.* (el «Vapor Cremat»), pocs dies abans d'inaugurar-se. Amb els seus 160 cavalls de vapor, 20.000 fusos i 500 telers, havia de donar treball

48. *El Eco de Igualada*. 2<sup>a</sup>. Època, n<sup>o</sup>. 7 (26-XII-1868).

49. En aquest punt cal dir que la Revolució de Setembre no tingué res a veure amb el fracàs del ferrocarril Igualada-Sant Sadurní (tal com diu MERCADER, Joan: *La ciutat...*, pp. 76-77, parer recollit per TORRAS I RIBÉ, Josep M<sup>a</sup>.: «Trajectòria...», p. 168), perquè, com ja s'ha vist, aquest fou resultat de la crisi econòmica general.

50. Cf. CARNER BORRÀS, Antoni: *L'entrada dels carlins a Igualada (17 i 18 de juliol de 1873)*. Barcelona, Rafael Dalmau, 1969. 54 pp.

a més d'un miler d'obriers que ja estaven contractats, i iniciar el procés de modernització de la indústria local; la seva pèrdua representà un gran impacte psicològic per a la població. La segona «catàstrofe» fou la paralització de les obres del ferrocarril Igualada-Sant Sadurní l'any 1865, amb la pèrdua de «grans» capitals. I la tercera, l'entrada dels carlins el 1873.

Amb tot, la vila desitjava sortir de la seva llastimosa situació, i s'engrescava pel més petit rumor. Això passà l'estiu de l'any 76; en conèixer la decisió de la Companyia del Ferrocarril de Barcelona a Saragossa d'invertir grans capitals en la millora de la seva línia, aviat es començà a dir que es dedicarien a la rectificació del traçat fent-lo passar per Igualada, perquè, segons ells, la companyia s'havia adonat de les dificultats que per a l'explotació representaven els pronunciats pendents de Calaf i l'error de l'aïllament d'Igualada. Els rumors arribaren a ésser tant forts que fins i tot l'Ajuntament quedà desconcertat i hagué de demanar informació a una persona assabentada. La resposta fou que no hi havia res de cert.<sup>51</sup>

L'any sobre, seguint el corrent del renaixement de la vila, aparegué de nou un periòdic: el setmanari «El Eco del Noya». En ell podem veure com es reprengueren els vells projectes. Un tal Ricardo Jacas aconseguí la concessió d'un *tramway* d'Igualada a Vilafranca del Penedès, que no passà de projecte.<sup>52</sup> Per aquells dies també es parlà de la construcció d'un altre *tramway*, aquesta vegada cap a Martorell, però els vilatans no en feren cas perquè «*si dependiésemos de la poderosa Albión [Anglaterra] daríamos crédito a la noticia, pero como formamos parte del país de los PROYECTOS, estamos seguros de que éste morirá en embrión.*»<sup>53</sup> La trista experiència del 1865 no els havia tornat indiferents però sí molt desconfiats, sobretot perquè després de la desfeta de la companyia aquesta no informà sobre la destinació del capital, la qual cosa donà peu a tot tipus de suposicions malintencionades. A més, per si no n'hi hagués prou, aparegueren els polítics que usaren la qüestió de la unió ferroviària com a promesa electoral i el ferrocarril ràpidament es convertí en sinònim d'engany:

«*Catorce años han transcurrido desde el [año] en que se puso la primera piedra del ferro-carril: durante este período se ha proyectado varias veces dotar a la población con aguas potables, mejora que cada día se hace más indispensable, pero cuantas veces se ha planteado aquella idea, ha dado por resultado una segunda edición de lo sucedido con el ferro-carril; proyectóse igualmente establecer una línea telegráfica que nos pusiese en rápida comunicación con los grandes centros de la humanidad, pero ¿qué sucedió? Lo que sucede en Igualada. Se habla de alguna mejora, bien sea ésta puentes, tram-vías, aguas, telégrafo, etc., etc., y podemos decir sin temor a equivocarnos: una parodia del carril o se acercan [sic] elecciones. Que gran verdad dijo un sabio que no recordamos: el que algo ofrece, mucho desea.*»<sup>54</sup>

51. A.M.I. *Lligall 1876-H*. Carpeta nº. 10 «Carreteras, Ferrocarriles y caminos vecinales». Documents varis.

52. *El Eco del Noya*. Nº. 32 (2-VI-1878).

53. *Id.* Nº. 59 (1-XII-1878).

54. *Id.* Nº. 10 (30-XII-1877).

Però aviat aparegué una nova notícia. Un madrileny anomenat Manuel Camacho, del qual sabem que havia estat funcionari a les Antilles, s'interessà per l'antic ferrocarril d'Igualada a Sant Sadurní, com així ho feu saber a una «*distinguida persona de la localidad*» per tal que li facilités els plànols de la línia, amb els quals podria reiniciar els tràmits legals. En l'assumpte també s'integrà Mariano Carreras y González, també madrileny, com a finançador de l'empresa, i que el 7 de gener de 1879 es presentà a Igualada amb els enginyers per tal de començar els treballs tècnics preparatoris. Tres dies després tenia lloc al *Casino del Recreo* una magna reunió informativa i de suport al projecte, amb l'assistència dels seus promotors i de totes les autoritats locals. El públic, després d'escoltar onze exaltats i patriòtics discursos, sortí convençut que, en paraules de Camacho, «*el camino de hierro es un hecho y con subvención o sin subvención, será una verdad.*»<sup>55</sup>

Quasi al mateix temps el Govern l'autoritzà per a iniciar els estadis tècnics necessaris pel projecte, així com també els d'una possible línia, continuació de l'altra, que anés cap a Tàrrrega passant per Santa Coloma de Queralt.<sup>56</sup> La població veia que la qüestió del ferrocarril, tants anys aturada, començava a rutllar. Un ampli sentiment d'agraïment, ben dirigit envers Camacho, anava creixent; les eleccions per a diputats a Corts eres properes i les promeses, malgrat la desconfiança dels igualadins, havien fet el seu efecte. Finalment, el 25 de març de 1879 se celebrava una solemne sessió al teatre de la vila, en la qual se'l nomenava candidat del Districte pel partit conservador per a les properes eleccions.<sup>57</sup> El pensament dels igualadins en aquells moments queda molt ben reflectit en uns comentaris que es feren a la premsa local. En parlar dels propòsits d'en Camacho, l'articuliste s'hi adheria totalment:

*«Asiento en sus planes regenerativos y benéficos para la llaga de esta comarca que ha[ce] diez o doce años tiene sin cicatrizar, llaga que, aunque me cueste el decirlo, son muchos los curanderos que en ocasiones idénticas a la presente ofrecieron curarla, mas cuando lograron su intento, abandonaron al enfermo con cínico desenfado y le dejaron sin esperanza; estos curanderos han sido nuestros diputados a Cortes; aquel enfermo es la necesidad del camino de hierro en la perla del Noya.»*

Amb tot, demanava que hom votés Camacho, encara que es tingués por a un nou engany, car no es podia perdre res amb provar:

*«¿Hemos de pensar acaso en los lupanares de antecesores Diputados, ni en los engaños de anteriores tiempos? Tampoco, porque si no lo olvidáramos, no abrigaríamos esperanza de un día más lisongero; y por último, si es el iniciador de una idea necesaria y progresiva, ¿por qué hemos de titubear un instante en darle el apoyo? ¿Es el temor quizá de ser víctimas de nuevo engaño? [...] Supongamos que lo fuera (y no es más que suposición); ¿qué perderíamos, si la vileza de su espíritu llegase hasta el colmo de proporcionarnos un nuevo engaño? Nada, porque nada tenemos, sino una ilusión desvanecida; mientras que él perdería su reputación, su fama, su honra y su gloria, y llevaría en pos de sí el remordimiento de todo un Partido [judicial].»<sup>57</sup>*

55. *Id.* Suplement al n.º 65 (12-I-1879)

56. A.M.I. *Lligall 1879-F.* Carpeta n.º 5 «Ferrocarril». 12 de febrer.

57. *El Eco del Noya*. N.º 76 (30-III-1879).



El possibilisme aquí expressat s'obrí pas perquè no hi havia cap altra solució, i el candidat, com era d'esperar, sortí elegit amb una àmplia majoria, car aconseguí el 80% dels vots d'Igualada i el 60% dels totals del Districte.<sup>58</sup>

Poc després, gràcies al seu càrrec, presentava a les Corts un projecte de llei pel qual s'autoritzava el Govern a concedir el ferrocarril d'Igualada a Sant Sadurní a Mariano Carreras, el qual fou aprovat per llei el 9 de gener de 1880.<sup>59</sup> Immediatament els tècnics començaren la redacció del projecte i s'iniciaren els contactes amb els principals contribuents dels pobles del traçat, per a veure la forma amb què es finançaria l'expropiació dels terrenys, i s'arribà a l'acord que els ajuntaments afectats pagarien d'una forma proporcional un total de 150.000 peses. a la companyia per tal d'indemnitzar-la del valor dels terrenys que hauria d'expropiar.<sup>60</sup> Aquest fet ens mostra el migrat capital de què disposaven els promotors, i queda això més palès sabent que aquests demanaren a la Diputació, per mediació dels municipis, una subvenció per a les obres.<sup>61</sup> També coneixem un altre comportament crònic de debilitat: com en el projecte dels anys seixanta, també es plantejà la possibilitat de variar el traçat fins a fer-lo passar per Sant Quintí de Mediona, a canvi d'una important aportació econòmica per part dels propietaris d'aquell poble.<sup>62</sup>

Amb tot, el projecte no tirava endavant i l'entusiasme anava declinant en silenci. Però aquells no eren temps per a aturar-se, ja que a tot Catalunya es creaven noves empreses finançades per inversors atrevits. Aquests saben «*que las grandes líneas ferroviarias rinden aún muy poco, pero se lanzan frenéticamente tras las acciones del más absurdo ferrocarril que inventa un especulador cualquiera, sin detenerse a pensar en la posibilidad de que la línea proyectada tenga alguna vez beneficios de explotación.*»<sup>63</sup> En plena febre d'or borsària, que no pas agrícola o industrial, ja que aquests dos sectors ja patien la crisi provocada per les males collites i la consegüent baixa de vendes de teixits, tothom confiava en les possibilitats inversores dels altres, i a Igualada també. Aquell any hi havia a la recent nomenada ciutat diverses societats anònimes que pretenien la recerca i canalització d'aigua a la població: la *Sociedad de Explotaciones Industriales*, la *Sociedad de Aguas del Noya* i d'altres iniciatives. També es volia reprendre el servei d'enllumenat per gas, suspès uns anys abans, i es començava a parlar sobre la necessitat de crear un banc local (el que un any després seria *Banco Regional de Igualada*), a més d'iniciar l'Ajuntament les gestions per a construir una nova Casa Consistorial, i d'inaugurar-se un nou servei de diligències entre Igualada i Vilafranca del Penedès.

En aquells moments ja tothom s'havia conscienciat que el progrés d'Igualada era impossible sense el ferrocarril, i així es pregonava en tots els escrits. No és doncs d'estranyar que el nou setmanari «La Colmena de Igualada», òrgan de l'Ateneu Igualadí de la Classe Obrera i portaveu de les gents més progressistes (republicanes) de la vila, figurés en la seva capçalera al·legòrica del progrés a Igualada la imatge d'un ferrocarril com a element indispensable d'aquell.

58. *Id.* N.º 80 (20-IV-1879).

59. *Ferrocarril...*, p. 6.

60. A.M.I. *Lligall 1880-B*. Carpeta «Ferrocarril». 12 de febrer. També *La Colmena de Igualada*. N.º 2 (9-V-1880), pp 6-7.

61. *La Colmena de Igualada*. N.º 4 (23-V-1880), pp.1-2

62. A.M.I. *Lligall 1880-B*. Carpeta «Ferrocarril». 28 de març. Carta de l'alcalde de Sant Sadurní al d'Igualada.

63. FONTANA, Josep: *La vieja Bolsa...*, p. 45.

Però aquesta consciència no sols era patrimoni dels sectors reformistes i «oberts», sinó que també s'estenia pels ambients més conservadors i aristocràtics: «l'altra» burgesia industrial. Certament, aquesta també es preocupava del problema de l'aïllament ferroviari, i no tan sols per qüestions regeneracionistes, sinó també mercantils, pels beneficis que calia esperar de la seva construcció i explotació. En aquest marc, 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 a Martorell. Aquest grup, que s'agrupava entorn de l'empresari reusenc d'obres públiques Pere Bové, estava format entre d'altres per Eusebi Castells, Bartomeu Godó, Ramon Catarineu i Joan Coma d'Igualada, Ramon Romaní i Ramon Roca de Capellades, Antoni Almirall de Piera i Joan Valls de Masquefa, i estava dirigit per Sebastià Artés, un hàbil i emprenedor especulador, com sabé demostrar al llarg de deu anys de defensar els seus interessos al ferrocarril igualadí. Al revés de Camacho, que començà el seu projecte com una simple promesa electoral i sense cap base econòmica, aquests iniciaren l'empresa amb un caire entre patriòtic i mercantil: no sols volien dotar la comarca de ferrocarril, sinó que també cercaven un negoci rendible.

A la tardor d'aquell any es conegué l'existència del projecte, en rebre autorització del Govern per a realitzar els estudis necessaris.<sup>64</sup> Mentre que Manuel Camacho i el seu projecte no donaven senyals de vida, els altres anaven recollint adhesions i simpaties; el fet d'ésser gent coneguda de la comarca els afavorí davant d'un madrileny desconegut vingut de sobte de la «capital del Regne». Tot això es produïa calladament, sense filtracions a la premsa, per tal d'aconseguir sorprendre i vèncer l'adversari.

Quan tots els contactes estigueren llestos, convocaren els principals personatges de la ciutat a una reunió el dia 26 de gener de 1881. Allí donaren a conèixer públicament el seu projecte i demostraren la seva viabilitat, i exigiren a canvi que els municipis els cedissin gratuïtament els terrenys i subscriuissin accions per valor d'un milió de pessetes. A la mateixa reunió es nomenà una comissió per assistir a la gran assemblea que tindria lloc el dia 29 al *Fomento de la Producción Española* de Barcelona, una de les tres patronals catalanes.<sup>65</sup>

A la reunió, a més dels representants dels pobles i dels ajuntaments, es trobava Manuel Camacho. En ella s'hi acordà d'unificar els dos projectes per tal d'arribar al compromís de fer la línia cap a Martorell, i es nomenaren també els membres de les *Juntas Directiva i Consultiva*.<sup>66</sup> Amb aquesta base, l'Ajuntament, deixant la seva ambigua neutralitat, s'adherí públicament el dia 1 de febrer al projecte dels Srs. Bové i Artés. L'endemà, Eusebi Castells proposava oficialment a Manuel Camacho la fusió dels dos grups, que fou acollida favorablement «*por el bien del país*».<sup>67</sup>

64. *La Colmena de Igualada*. N.º 26 (24-X-1880), p. 6.

65. *Suplemento a La Colmena de Igualada*. 26-I-1881.

66. *La Colmena de Igualada*. N.º 40 (31-I-1881), pp. 1-2, 6-7.

67. A.M.I. *Lligall 1893-A*. Carpeta «Expediente relativo a la construcción del ferro-carril de esta ciudad a Martorell». 4 de febrer de 1881. Carta d'Eusebi Castells a l'alcalde d'Igualada.

Aquesta actitud tan favorable a un acord resulta aparentment estranya i incomprendible, sobretot si tenim en compte que el projecte de Sant Sadurní disposava de la concessió i de bona part dels permisos oficials, mentre que el de Martorell no havia deixat encara d'ésser una idea al cap dels seus promotors. En aquestes condicions, cal preguntar-se quina és la raó per la qual els de Sant Sadurní s'avingueren amb unes persones que, almenys sobre el paper, no els podien fer la competència. A la vista dels esdeveniments posteriors que aviat veurem, tot sembla indicar que, impossibilitats per a tirar endavant l'empresa per falta de mitjans econòmics, desitjaven desprendre-se'n en les millors condicions possibles, és clar. Per aconseguir-ho, en els dies següents hi hagué diverses reunions per tal de concretar els detalls de l'acord, i semblava que tot anés pel bon camí.

El dia 3, l'alcaldia rebia una carta que donava per clos l'assumpte; la lletra era de Santiago Serra, veí d'Orpi, diputat provincial pel Districte i representant de Manuel Camacho a Igualada; deia així:

*«Muy Sr. mío y amigo de toda consideración: después de los acontecimientos y gestiones habidas, [...] tengo el gusto de anunciarle con grandísima satisfacción que [...] se ha venido hoy a una fusión honrosísima [...].*

*Las bases gratas del convenio son las siguientes:*

*Quedará subsistente y con todo su vigor esta primera línea férrea [Igalada-Sant Sadurní], cediendo la concesión y dichos planos en favor de la segunda y nueva vía [Igalada-Martorell] que se va a replantear definitivamente, si los resultados económicos y financieros son los que se deben de esperar.*

*Caso de hallarse dificultades por cualquier concepto en este segundo trazado, se construiría por la parte de S. Saturnino de Noya con las modificaciones convenientes.*

*Y de todos modos que D. Manuel Camacho quedará en todos casos obligado a gestionar, ofreciéndose espontáneamente a ello, cerca del gobierno el logro y aprobación inmediata de cualquier modificación que fuese conveniente.*

*De esta forma creemos, y la casa constructora se compromete, poder dar comienzo a las obras de explanación de los terrenos, que es cuanto a grandes rasgos tiene el gusto de anunciárselo a V.»<sup>68</sup>*

La carta, que tingué un gran ressò públic, era precipitada, ja que les negociacions no estaven acabades; el Sr. Mariano Carreras, com a concessionari de la línia de Sant Sadurní, encara havia d'imposar les seves condicions al tracte. Aquestes foren manifestades en una reunió haguda a Barcelona el dia 7: ell només volia dues places a la *Junta Directiva* i al *Consell de Vigilància* de la nova companyia, una per al Sr. Camacho i l'altra per a ell mateix. Però la condició no fou acceptada i la projectada fusió no es materialitzà.<sup>69</sup> Els membres del projecte de Martorell, coneixedors de la situació dels adversaris, no desitjaven una veritable fusió de les dues empreses, sinó que, aprofitant la conjuntura, pretenien eliminar l'oposició, i prendre-li la concessió, plànols i estudis amb el seu consentiment i sense cap contrapartida a nivell directiu. Com a màxim, tan sols estaven disposats a pagar al Sr. Carreras una quantitat en metàl·lic com a indemnització, cosa totalment inacceptable per a ell.

68. *Id. Ibidem.* 3 de febrer de 1881. Carta de Santiago Serra a l'alcalde d'Igalada.

69. *La Colmena de Igalada.* N.º 45 (6-III-1881), p. 3.

Amb el trencament de les negociacions s'iniciava una seriosa i, a vegades, deslleial competència entre les dues empreses, per tal d'imposar-se i aconseguir la construcció de la seva línia, ja que, segons la normativa oficial, només es podia permetre l'existència d'una de sola en un mateix traçat. D'aquesta manera, ambdues empreses veien contrariades les seves respectives esperances (una satisfacció econòmica i de poder per a la de Sant Sadurní, i l'absència d'obstacles per a aconseguir la concessió per a la de Martorell), i s'havien d'enfrontar per aconseguir-les.

Els de Sant Sadurní s'adonaren que el seu traçat no era ben vist pels igualadins, i varen creure que, modificant-lo per fer-lo anar a Martorell, guanyarien més simpaties.<sup>70</sup> A més, i aquesta era potser la raó fonamental, aconseguien d'obstaculitzar encara més el projecte del grup Bové-Artés, convertint-lo en inviable i obligant el grup, segons els seus plans, a negociar amb ells. Amb aquesta esperança es féu el canvi, a la vegada que novament es prometia el proper inici de les obres, ara que ja comptaven amb una casa constructora que financés el projecte: la formada pels senyors Aleix Soujol i C. Juandó.<sup>71</sup>

A la vegada que aquests anunciaven l'inici dels estudis tècnics en el tram de Capellades a Martorell, l'altre grup donava la benvinguda als Srs. Bové i Artés que, envoltats per l'entusiasme popular, arribaven a la ciutat. A la tarda se celebrà novament una gran assemblea al Teatre, per tal de donar a conèixer el seu parer sobre l'anunciada fusió. Amb l'assistència de representants de Sant Esteve, Masquefa, Piera, Vallbona, Capellades i La Pobla de Claramunt, comissions de les societats de la població i de la premsa, *Junta Consultiva* i Ajuntament d'Igualada, l'acte serví per acabar de desprestigiar el grup opositor, el qual, segons ells, havia estat el que trencà l'acord a causa de la seva intransigència, aspiracions personals i per haver preparat «un complot tramado sigilosamente con los Sres. Soujol y Juandó».

L'assemblea acordà unànimament, «en medio del más indescriptible entusiasmo», l'adhesió al projecte de Bové-Artés. El punt més alt arribà però quan el rector de Santa Maria i President honorari de la *Junta Consultiva* del ferrocarril a Igualada, Dr. Antoni Montaner, increpà els dirigents de l'altre grup.<sup>72</sup> Finalment, els propietaris de les poblacions afectades manifestaren «que no queremos ceder terrenos a dicho Sr. Carreras ni tratar de ferro-carril con los Sres. Soujol y Juandó, sino cumplir lo ofrecido con entusiasmo a los Sres. Bové y Artés».

70. No oblidem que el traçat per Sant Sadurní, si bé més curt, resultava de més cara explotació per als industrials anoiencs, ja que la distància a Barcelona era major que per Martorell, s'havia de recórrer el tram des d'aquesta vila fins a Sant Sadurní de la Companyia T.B.F. Això posava la línia Igualada - Sant Sadurní més sota la dependència de la T.B.F. per al transport fins al port de Barcelona, que no pas si el punt d'enllaç fos Martorell.

71. A.M.I. *Lligall 1893-A*. Carpeta «Expediente...» 8 de febrer de 1881. Telegrama de Carreras, Soujol i Juandó a l'alcalde d'Igualada.

72. Segons la premsa: «Dirigiéndose a los concurrentes preguntó: ¿Donde estás Camacho? ¿Donde estás Serra? ¿Estais ocultos o presentes? Si estáis presentes, ¿por qué no os defendéis? Y si estáis ocultos, ¿ni un amigo tenéis que se levante a justificaros? (ruidosos aplausos) ¿No?... Vuestra causa, pues, se ha hundido (frenéticos aplausos)» (*Suplemento a La Colmena de Igualada*. 9 de febrer de 1881). Sobre la vida d'aquest influent personatge cf. AMENOS, Amadeo; CARNER, Antonio: *El doctor Montaner (1836-1890)*. Igualada, Poncelet, 1957. 71 pp.

Després d'això, de res no li valgué a Manuel Camacho respondre a les acusacions, inicant una petita «guerra» de manifestos, editorials, contraeditorials i acords oficials en la qual intervingué tota la premsa local i l'ajuntament. El seu projecte estava moribund fins el punt que Santiago Serra, el seu home fort a Igualada, l'abandonà per la seva actitud ridícula de mantenir el projecte, tot i sabent que no el podria realitzar: «*Renúncio por consiguiente a saber más de carriles, con orden de no atender a nadie que me hable sobre este particular*».<sup>73</sup> Aviat veurem que no ho complí.

Manuel Camacho, abandonat per tots i tractat obertament d'oportunista polític, va decidir de tancar la inútil discussió: en un llarg article publicat a *La Colmena de Igualada*, el seu fidel aliat, repassava tota la seva actuació des que començà la idea, i acabà per demanar que es treballés, car el temps acabaria per donar la raó al guanyador.<sup>74</sup> Aquest però no fou ell, ja que del seu nom no es tornà a parlar més a Igualada.

Mentre el projecte de Martorell anava endavant sense cap problema, el país, ric en il·lusions, donava a conèixer nous projectes de ferrocarrils sorgits del pensament de persones optimistes. El dia 26 de febrer, la *Dirección General de Obras Públicas* donava permís al madrileny Adolfo León de Cortes per fer els estudis d'una línia Martorell-Esparreguera-Collbató-Capellades-Igualada-Santa Coloma, que enllaçaria amb una de les línies projectades de la província de Lleida.<sup>75</sup> El mes següent, qui demanava el permís era el barceloní Tomàs Martí i Vidal, un cas típic entre els somniadors, aquest cop per a un ferrocarril de Barcelona a Igualada, que passaria per Sant Cugat, Rubí, el Bruc i Castellolí; a Igualada el ferrocarril es dividiria en dos ramals: un cap a Valls per Miralles i l'altre cap a Agramunt per Copons.<sup>76</sup>

A la vegada, els dirigents del ferrocarril d'Igualada a Martorell es preocupaven per avançar els tràmits necessaris. Un d'ells era el dels terrenys; sobre aquests tenien la promesa verbal dels propietaris de cedir-los gratuïtament. Per formalitzar la situació, el dia 14 de juny tingueren una reunió amb ells a l'*Instituto del Fomento del Trabajo Nacional*, a Barcelona, en la qual la promesa fou signada. Però els propietaris no eren tan «patriotes» com pot semblar i també volien cobrar la indemnització, per la qual cosa els ajuntaments de cada un dels pobles hagueren de pagar-los el que el ferrocarril no féu.<sup>77</sup>

Poc temps després reaparegué el projecte d'un ferrocarril fins a Sant Sadurní, però amb un nou i, a la vegada, conegut dirigent: Santiago Serra i Cruells. Aquest, com se sap, havia abandonat el projecte en produir-se'n la fallida, però no havia deixat de tenir interès per aquest, ja que formava part del grup de gent que no es resignava a mantenir l'isolament de la comarca d'Anoia. A més, personalment, també li interessava la idea, car era el principal industrial paperer de la comarca pel nombre de tines: en tenia catorze de repartides en tres molins, a Orpí.<sup>78</sup>

73. A.M.I. *Lligall 1893-A*. Carpeta «Expediente...» Sense data. Carta de Santiago Serra a l'alcalde d'Igualada.

74. *La Colmena de Igualada*. N.º 45 (6-III-1881), pp. 2-4.

75. *Id.* N.º 46 (13-III-1881), p. 4.

76. Cf.: *Proyecto del Ferro-carril de Barcelona a Igualada. Memoria explicativa*. Barcelona, Imprenta «El porvenir», 1881. 18 pp.

77. A.M.I. *Lligall 1893-A*. Carpeta «Expediente...», 14 de juny de 1881.

78. *Ferrocarril...*, p. 37.

En veure que els seus antics companys abandonaven el projecte, decidí de fer-se'l seu. Entrà en contacte amb Camacho i amb Carreras, i aconseguí que aquests acceptessin desprendre's de la concessió de la línia a carvi, segurament, d'alguns diners. Amb aquests fonaments encarregà a un nou enginyer que li renovés l'antic traçat i projecte tècnic, ja que l'anterior no havia estat acceptat pels inspectors de l'Estat. Un cop traspassada la concessió s'iniciaren els tràmits per a formar la companyia, la qual cosa el produí el 12 de febrer de 1882 davant del notari barceloní Antoni Vehils i Font del Sol. La nova empresa, anomenada *Ferro-carril Central de Catalunya*, tenia un capital de 7.500.000 pessetes,<sup>79</sup> i també desitjava construir un ferrocarril de via estreta d'Igualada a Tàrrrega passant per Santa Coloma de Queralt.<sup>80</sup> Per acabar de legalitzar la concessió, faltava que el dia 20 es realitzés davant del Govern un dipòsit de 175.000 pessetes com a fiança per la concessió. Però aquest no es pogué fer, ja que la companyia no havia aconseguit reunir ni tan sols aquesta quantitat.<sup>81</sup> Aquest era un índex molt clar de la confiança que, igual que moltes d'altres empreses, tenia en els inversors, sobretot si tenim en compte que per al dia 28 ja estava prevista la subhasta de les obres de construcció del tram de Sant Sadurní a Sant Quintí de Mediona. Amb aquest fracàs, la concessió no es podia utilitzar i el *Ferro-carril Central de Catalunya* no tenia cap més remei que disoldre's després d'una vida tan curta. Més tard, segons una reial ordre del 23 d'abril de 1884, la concessió fou anul·lada.

El ferrocarril de Martorell, ja lliure de l'entrebanc de la concurrència de línies, obtenia la concessió de la seva el 4 d'agost, i formava la companyia el dia 7 de setembre davant del notari Adrià Margarit i Coll, amb el nom de *Compañía del Ferro-carril económico de Igualada a Martorell*. El seu capital era de sis milions de pessetes, format per dotze mil accions de cinc-cents pessetes cada una, de les quals tan sols es va emetre la meitat. D'aquestes, dues mil foren subscrites per un total de deu personatges pertanyents a pobles del trajecte, i les quatre mil restants per capitalistes de fora de la comarca reunits entorn de Bové, Artés i Oriol.<sup>83</sup>

Però els ànims de l'època eren impacients i aventurers, sobretot en el bienni 1881-1882, en el qual la *febre d'or* borsària arribà al seu zenit. Durant aquests mesos, a més dels projectes ja anomenats, n'apareixen d'altres que, si bé amb menys força, també miraven d'entrar en el món de les especulacions ferroviàries. És el cas del ferrocarril d'Igualada a Balaguer per Santa Coloma de Queralt, promogut per Bartomeu Godó a través d'un barceloní anomenat Cristòfol Castelltort i Rius,<sup>84</sup> durant la tardor del 1881 i tot el 1882, sense cap altre resultat que el d'obtenir la concessió pel juny d'aquest any. La premsa local comentava irònicament:

79. Arxiu històric del C.E.C.I. Acció del *Ferrocarril Central de Catalunya*.

80. *La Colmena de Igualada*. N° 81 (13-XI-1881), p. 5.

81. *Semanario de Igualada* N° 94 (26-II-1882).

82. *Estatutos de la sociedad anónima Compañía del Ferro-carril económico de Igualada á Martorell*. Barcelona, Imp. La Reinaxensa, 1882. p. 1.

83. *La Semana de Igualada*. N° 104 (26-VI-1892).

84. *La Colmena de Igualada* N° 85 (11-XII-1881), p. 5.

«D'estudis i concessions  
y projectes prou n'hi han!...  
però Igualada entre tant  
ni veu carrils ni vagon.»<sup>85</sup>

## LES DIFICULTATS FINANCERES

El mateix dia en què es formava la companyia de Martorell, el 7 de setembre, se signava el contracte de construcció de la via amb l'empresa *Oriol, Artés y Compañía*, formada per tres únics accionistes: Cecili Oriol, Sebastià Artés i Pere Bové, que, a la vegada, també eren, juntament amb alguns amics seus, els principals accionistes de la companyia del ferrocarril, cosa que, com veurem, provocà problemes.<sup>86</sup> Aquesta data no suposa, com és lògic, l'inici de les obres, sinó la legalització d'aquestes car a la reunió haguda el 14 de juny de l'any anterior per a formalitzar la cessió de terrenys a la companyia, els promotors a la vegada es comprometeren, mitjançant acta notarial, a iniciar les obres en el termini d'un mes, com així ocorregué. La finalitat d'aquest acord forçat pels propietaris afectats era la d'evitar que s'expropiessin els seus terrenys sense haver-hi l'inici immediat de les obres; així s'anticiparen a una prematura fallida de l'empresa. Aquesta previsió, fruit d'anteriors desenganys, posà la companyia en una situació completament irregular i il·legal, ja que realitzà obres durant més d'un any sense tenir cap tipus de concessió o de permís! I hi treballaven uns 800 homes!<sup>87</sup>

Amb la situació normalitzada, les obres continuaren, i a totes les poblacions del traçat es constituïren juntes encarregades de gestionar la cessió de terrenys. Però aquesta no es produïa, i la companyia s'impacientava ja que els seus enginyers es queixaven de manca de terrenys per a treballar. El que segurament passava és que els propietaris no volien cedir els terrenys si no se'ls indemnitzava immediatament, cosa que els ajuntaments no devien poder fer per manca de diners. La improvisació també era a la companyia, ja que quan l'alcalde d'Igualada li va demanar la superfície de l'estació, varen haver-hi de contestar que encara no sabien on posar-la, ni tenien el seu projecte fet!<sup>88</sup>

En acabar l'any, segons la memòria que la companyia presentà l'any sobre, hi havia el 46% de l'explanaçió feta i les obres continuaven a bon ritme, però el 1883 la situació econòmica de l'empresa empitjorà fins al punt que les obres s'hagueren d'interrompre definitivament pel gener de 1884. Què havia passat? Una ullada a la situació financera de la companyia i del país ens ho dirà.

La situació econòmica havia canviat; pel gener del 1882 la crisi arribava a la Borsa barcelonina. Aquesta té novament unes característiques molt semblants a la de 1866: està provocada a curt termini per l'excessiu crèdit i per la manca de solidesa de les empreses.<sup>89</sup> Però al mateix temps difereix d'aquella en la seva incidència. Mentre que el 1866 la crisi tallà immediatament tot el moviment

85. *Id. Ibidem.*

86. *La Semana de Igualada*. N°105 (3-VII-1892) i n° 106 (10-VII-1892).

87. *La Colmena de Igualada*. N° 110 (4-VI-1882), p.6.

88. A.M.I. *Lligall 1893-A*. Carpeta «Expediente...». 19 de desembre de 1882. Carta del *Director Gerente* del ferrocarril a l'alcalde d'Igualada.

89. El desembossament mitja, en capital efectiu, de les empreses creades en els dos últims anys era tan sols del 20 per cent (FONTANA, Josep: *La vieja Bolsa...*, p.48).

alcista que l'havia provocada, el 1882 fou més gradual i amb una cronologia menys definida. En un primer moment, feren fallida moltes empreses, les baixes de cotització en un any de les quatre companyies més grans de Catalunya arribaren a un 50%, i les pèrdues immediates foren de més de 500 milions de pessetes,<sup>90</sup> però, amb tot, moltes empreses poc sanejades econòmicament aconseguiren de resistir uns quants anys més, tot fent la viu-viu.

Això és el que passà a la *Compañía del Ferro-carril económico de Igualada a Martorell*. Els constructors de la línia, Oriol, Artés y Compañía, traspasaren els seus drets a la *Compañía Española de Ferro-carriles económicos*, creada a Barcelona el 24 de desembre de 1881 com a continuació de la *Sociedad anónima Ferro-carril de Mollet a Caldas de Montbuy*, per la senzilla raó d'integrar-se en aquest grup més ampli del qual Cecili Oriol i Antoni Artés, germà de Sebastià, eren directius.<sup>91</sup>

Com a conseqüència de la crisi general, la *Compañía Española de Ferro-carriles económicos*, dominada pel capital de Cecili Oriol, féu fallida per manca de capital en efectiu; la situació aviat afectà les obres, i aquestes s'interromperen a començaments de 1884.<sup>92</sup>

La fallida, a més d'afectar en el punt assenyalat, afectà també la *Compañía del Ferro-carril económico de Igualada a Martorell* en la seva pròpia caixa, ja que la meitat de les accions d'aquesta es trobaven en poder de l'altra, punt agreujat si considerem una opinió generalitzada del moment segons la qual la companyia igualadina només tenia desembossat, és a dir, recaptat, com a màxim un 50% del seu capital.<sup>93</sup> Aquesta manca de diners ja li havia creat problemes a l'hora de pagar les obres que s'anaven realitzant. Primerament, pagà en efectiu amb els pocs diners de què disposava, després li calgué endeutar-se i estendre pagars. Però els constructors volien la seva liquidació en metàl·lic i, per a realitzar-la, a la companyia li calgué demanar un préstec a Sebastià Artés per un valor de 175.000 pessetes, i deixar en dipòsit, com a garantia del seu pagament, tot el material fix de què disposava emmagatzemat al port de Barcelona. Estranyament, tot i no poder pagar les obres realitzades, la companyia d'Igualada, l'any 1882, ja havia comprat el material necessari per a la via (carrils, cargols, etc.), que representava més de 1.600 tones de ferro procedents d'Alemanya; tal com llavors es digué, volien començar la casa per la teulada, sense tenir encara els fonaments fets ni pagats.

La situació de la companyia era tan greu que ni tan sols podia pagar, «*por falta de fondos*», els comptes d'emmagatzematge del material fix que, en nom de Sebastià Artés, anualment li anava presentant el Banc de Catalunya; de forma que, finalment, el Banc s'apoderà del material per l'abril de 1888, per tal de fer efectiu el seu crèdit.<sup>94</sup> Curiosament, aquest resultat vingué com a conseqüència d'una situació summament complexa: a la *Compañía del Ferro-carril económico de Igualada a Martorell*, de la qual era major accionista Sebastià Artés, per tal de pagar els seus comptes pendents amb la companyia constructora,

90. *Id. Ibidem*, p. 49.

91. *Semanario de Igualada*. N° 89 (15-I-1882).

92. *La Semana de Igualada*. N° 106 (10-VII-1892).

93. *Id.* N° 104 (26-VI-1892).

94. *Id.* N° 111 (14-VIII-1892), 112 (21-VIII-1892) i 119 (9-X-1892).



de la qual també era accionista Sebastià Artés, li calgué demanar un préstec a aquest mateix personatge. De tot aquest embolic es veu clar que el gran beneficiat resultava el propi Artés que, d'aquesta manera tan tortuosa, aconseguia el control total de la situació. Ell mateix, tot vetllant els seus interessos, aprofità l'ocasió i, en liquidar-se el 1884 la *Compañía Española...*, comprà el permís de construcció i les 3.000 accions del ferrocarril que aquesta tenia al ridícul preu de 40 pessetes cada una, quan el seu valor nominal era de 500.<sup>95</sup> Gràcies a aquesta operació i a d'altres de menor importància, aconseguí de controlar directament o a través d'amics unes 4.500 accions, la qual cosa li donava la majoria a la companyia.<sup>96</sup> Aconseguí això es donà la paradoxa de convertir-se en constructor i empresari de si mateix, ambigüitat aquesta que li donà el control absolut del ferrocarril, sense que aquest se'n beneficiés.

La situació econòmica de l'empresa anava empitjorant amb el pas del temps. Els pocs empleats, purament administratius, no cobraven des de feia anys; el 1886 hagueren de vendre's la major part del seu mobiliari d'oficina,<sup>97</sup> i aquest mateix any els membres del Consell d'Administració havien d'aportar capitals particulars per tal de fer front a una despesa imprevista.<sup>98</sup> Amb tot, el fet més estrany ocorregué l'any 1887 i és que els directius acordaren d'anul·lar els interessos que fins a la data havien d'haver pagat als accionistes, i que pujaven 540.000 pessetes.<sup>99</sup>

La vida de la companyia s'adeia a la d'un mort que tan sols es despertava un cop l'any amb motiu de les juntes generals d'accionistes, que es convertien ineludiblement en una lluita entre el sector «comarcalista» minoritari que desitjava la liquidació definitiva de comptes entre la societat i el constructor Artés, per tal d'iniciar una època de clarificació, sanejament i construcció efectiva; i el sector «capitalista» o forani, el majoritari, que, dirigit per Artés, controlava el Consell d'Administració i desitjava la continuïtat de la confusa relació contractista-constructor per a poder arribar, algun dia, a una avantatjosa liquidació a favor d'aquest últim.

Amb aquesta vida, la companyia arribà a 1890 sense haver intentat en cap moment de reprendre la construcció. De fet, tan sols seguia la trajectòria general de Catalunya, caracteritzada per la manca d'iniciatives durant la segona meitat de la dècada dels vuitanta. A Igualada, tan sols es parlà esporàdicament d'un gran projecte nacional: el *Ferrocarril Transversal del Principado de Cataluña*, nascut el 1882 i que hauria d'unir Tarragona amb Roses a través de Valls, Igualada, Manresa, Vic i Figueres. El 1888 hom esperava que el projecte es reactivés ja que, després dels anys d'inactivitat provocats per la crisi, s'havien d'iniciar les obres de construcció entre Tarragona i Valls;<sup>100</sup> a la fi, tan sols paraules.

95. *Id.* N° 112 (21-VIII-1892).

96. *Id.* N° 114 (4-IX-1892).

97. Resultat de comparar els balanços de l'empresa dels anys 1885 i 1886.

98. *La Semana de Igualada.* N° 116 (18-IX-1892).

99. *Id.* N° 117 (25-IX-1892).

100. *El Noticiero.* N° 201 (5-II-1888).

Durant anys, els igualadins s'havien mostrat aparentment indiferents davant dels maneigs i problemes de la companyia ferroviària, quan en realitat estaven decebut davant d'aquest nou fracàs en el moment que ja creien tenir ferrocarril, tal i com també els passà en els anys seixanta. A més, sabien que la seva força dins de l'empresa era minvant davant del domini absolut exercit per Sebastià Artés. Però de mica en mica s'anà creant la consciència que l'afer no podia continuar indefinidament igual, actitud potser condicionada pel fet que arreu de Catalunya es començaven a reprendre les activitats mercantils, tot iniciant un nou cicle alcista que acabaria amb la guerra de Cuba.

Amb aquesta actitud, a finals de 1889, un accionista igualadí mantingué contactes amb un senador, per tal que el Senat, en prorrogar per un tercer període el termini de concessió, ho fés amb la intenció que aquest fos l'últim, sense permetre l'opció a una quarta prorroga, tal com era el desig de la companyia. En el mateix sentit era la postura presa oficialment pel *Centro Agrícola de la comarca de Igualada*.<sup>101</sup>

La companyia, conscient d'aquests fets, decidí de vendre el ferrocarril, ja que no podia reprendre la construcció per manca de diners i de crèdit. Per això convocà pel juliol de 1890 una junta extraordinària d'accionistes en la qual s'hauria de decidir la venda al Sr. Lluís Oliver. La proposta fou aprovada, ja que tothom desitjava acabar d'una vegada amb el problema, però no es materialitzà perquè el comprador no pagà el preu establert. Llavors aparegueren els veritables compradors: uns financers belgues que ja havien realitzat d'altres negocis a Espanya, com la construcció del ferrocarril de Madrid a El Pardo. Amb la satisfacció de tots, a començaments de 1891 se signà el contracte de venda, i la nova empresa la *Compagnie du Chemin de fer Central Catalán*, adquirí el ferrocarril per un valor de menys de 400.000 pessetes quan, segons la valoració feta pels enginyers de l'Estat en paralitzar-se les obres, aquestes valien 1.639.620 pessetes.<sup>102</sup>

Els belgues venien amb ganes de fer feina, amb la caixa plena de diners i bona reputació de serietat, cosa que faltava a l'antiga empresa. El constructor de les obres fou novament Antoni Artés (que havia succeït al seu germà Sebastià, mort feia poc més d'un any), gràcies als seus maneigs en l'antiga companyia, segons els quals aquesta li devia diners. No tothom sortí tan beneficiat de l'operació, ja que la majoria d'accionistes hagué de liquidar els seus títols per menys del 25% del seu valor nominal.

La companyia belga, lliure dels entrebancs monetaris que sempre havien lligat les iniciatives locals, repregué ràpidament les obres. A Igualada, el principal problema era el de l'emplaçament de l'estació, car tothom la volia prop de casa seva. Així, el Sr. Artés ja havia iniciat a finals de 1890 alguns contactes amb l'Ajuntament, si bé encara en nom de l'antiga empresa, però avançant feina per a la nova.

El lloc elegit per ell era l'anomenat «camp de Riera», situat prop de l'Hospital. Només saber-se aquesta intenció, tota la ciutat s'aixecà en grans discussions sobre la conveniència o no de l'elecció. Finalment, la companyia canvià

101. *La Semana de Igualada*. N° 123 (6-XI-1892).

102. *Id.* N° 125 (20-XI-1892).

de parer i decidí de fer-la al començament del Passeig de l'«Alameda» (actualment de mossèn Cinto Verdager), tot fent passar la via al llarg d'aquest. Amb aquest compromís, empresa i ajuntament arribaren a un acord el dia 21 de juliol de 1891. Amb tot, la companyia no quedà satisfeta i demanà la rectificació de l'acord: desitjava que l'estació no hagués d'estar alineada amb les cases del carrer de Santa Caterina, sinó una mica més enrera, per tal de formar una plaça davant seu. L'ajuntament, després d'estudiar els plànols presentats, ho aprovà i donà el vist i plau al projecte general de l'estació el dia 3 de novembre de 1891.<sup>103</sup>

Immediatament començaren les obres del nou edifici, i aquestes s'acabaren en pocs mesos. El conflicte s'havia solucionat favorablement per a la companyia, però no per a la població. La mutilació d'un dels extrems del Passeig, amb una bona tallada d'arbres per a formar la plaça, el pas de la via al llarg del mateix Passeig i la manca de respecte de les ordenances municipals d'edificació, la manca d'alineació, no agradaren a la majoria. Sobretot si la tria de l'emplaçament s'havia degut a un brut negoci especulatiu del Sr. Artés sobre terrenys de la seva propietat, com llavors es rumorejà insistentment.<sup>104</sup>

A la resta de la línia, per la seva banda, n'hi havia de tots colors. A les obres hi treballaven més de 500 peons,<sup>105</sup> i aquestes avançaven ràpidament. Però també hi havia problemes, sobretot al municipi de Masquefa, on ajuntament i propietaris s'oposaven al pas del ferrocarril per segons quins llocs, com a conseqüència, segurament, d'una mala valoració d'expropiacions. S'arribà a parlar, fins i tot, d'algun sabotatge.<sup>106</sup>

Els diversos problemes no afectaven el ferrocarril, i el dia 29 de desembre de 1892 arribava solemnement la primera màquina a Igualada.<sup>107</sup> La línia, però, no quedà inaugurada, ja que els inspectors de l'Estat encara no l'havien revisada. Els igualadins veien passar els mesos sense que el fet tants anys esperat es produís. Però aquest finalment s'anuncià per al dia 29 de juliol de 1893. La ciutat esclatà en festes com mai no ho havia fet; a la celebració assistiren el Capità General de la Regió, el Governador Civil, el Bisbe de la Diòcesi, el President de l'Audiència i diversos diputats provincials i a Corts.<sup>108</sup>

El sol fet de l'arribada del ferrocarril provocà immediatament una bona reactivació econòmica. S'incrementà el nombre de telers mecànics a vapor i el d'adoberies, així com també les xifres generals d'altres rams de la indústria.<sup>109</sup> Amb tot, el redreçament no fou tan espectacular com hom preveia, tal com demostren les xifres del lent, si bé constant, augment demogràfic. La ciutat, i amb ella tota la Conca d'Òdena, millorà la situació gràcies a la possibilitat de mantenir l'aprovisionament de carbó, i abandonà definitivament la corba negativa que havia seguit des de mitjan segle, per recuperar-se seguidament i poder emprendre l'època de desenvolupament del segle XX.

103. A.M.I. *Actas 1890-1893*. Any 1891. 21 juliol. Fol. 79-80v. *Id. Ibidem*. 3 de novembre. Fol. 160-161v.

104. *La Semana de Igualada*. N° 127 (11-XII-1892).

105. *Id.* N° 75 (6-I-1891).

106. *Id.* N° 122 (30-X-1892) i 125 (20-XI-1892).

107. Per a la descripció de les festes celebrades amb motiu d'aquest esdeveniment, cf. *El Ateneo*. N° 89 (XII-1892).

108. Per a la descripció de les festes, cf. CARNER, Antonio: «Por fin, llegó el ferrocarril» dins *Estampas Igualadinas*, Igualada, CECI, 1954, pp. 36-38.

109. A.M.I. *Matricules industrials dels anys 1893 i 1894*.

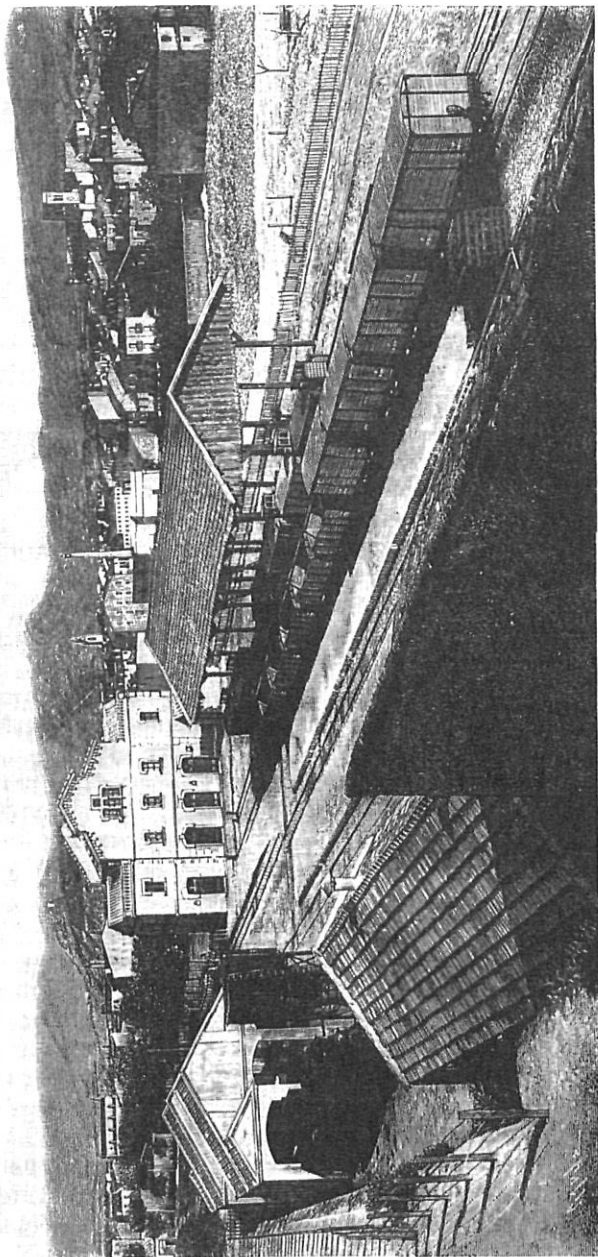
## CONCLUSIONS

Igualada fou una de les últimes ciutats de Catalunya a què arribà el ferrocarril. A més, quan ho aconseguí, fou per mitjà d'un de via estreta que, amb el temps, esdevindria insuficient per a les seves necessitats. Aquest fet, juntament amb l'espectacular crisi industrial -una veritable desindustrialització- i demogràfica que patí, han semblat tradicionalment els indicatius més clars de la inadequació de la burgesia local al canvis provocats per la Revolució Industrial.

Aquesta suposada inadequació, que per a alguns es converteix en incompatibilitat, és irreal. Les bones inquietuds progressistes de la burgesia igualadina de mitjan segle XIX es proven, entre d'altres, amb la inauguració de la fàbrica i enllumenat de gas l'any 1856; fou una de les primeres localitats d'Espanya que ho aconseguí. En la qüestió mateixa del ferrocarril, tan vital per als seus interessos, tampoc no s'adorm; des d'un bon començament, els igualadins estan tan engrescats per tenir un ferrocarril que, en comptes d'esperar a la construcció de la línia Barcelona-Saragossa, que segons la lògica geogràfica hauria de passar per Igualada, en una data tan primerenca com l'any 1852, ja es comencen a reunir els més decidits per tal de construir ells mateixos una línia de la seva conveniència. La no existència de projectes anteriors, corrent en d'altres localitats, s'explica per la dubtosa rendibilitat del ferrocarril a Igualada, ja que la unió d'aquesta no podia ser sinó amb Barcelona.

La burgesia local i, cal remarcar-ho, també la comarcal, es mouen i, de mica en mica, van tempejant les diferents possibilitats però el «tren gran» s'enfila cap a Manresa sense que ells hi puguin fer res: amb el temps, es convertirà en el símbol del fracàs d'Igualada. La vila, davant de l'inexplicable fet, es commou, i les iniciatives augmenten, però el tren no acaba d'arribar. Passen els anys i una dècada després, quan l'entusiasme econòmic de Catalunya ja està passant, quan la xarxa ferroviària d'Espanya ja es troba acabada en la seva primera fase i comença a donar símptomes d'inestabilitat econòmica, justament llavors els igualadins aconsegueixen el seu somni: s'inicien les obres d'un ferrocarril que els unirà a Sant Sadurn amb una via «gran». Però el somni dura pocs mesos, puix a començaments de 1866 esclata la crisi a la Borsa de Barcelona i l'empresa desapareix.

La burgesia igualadina havia fet tard, a causa de les grans dificultats tingudes per a reunir el capital necessari. Com es pogué produir això és el gran problema. Igualada havia estat feia poc la tercera ciutat de la província, sense comptar Barcelona, i el seu nivell econòmic era un dels més alts de Catalunya. Com és, doncs, possible que no es trobessin capitals per a construir un ferrocarril? Per desinterès no, perquè el nou mitjà de transport els portaria més progrés i riquesa. Si no és per desinterès, cal triar finalment entre dos possibles factors: la pèrdua de la majoria dels capitals durant la llarga crisi de mecanització que sofri la Conca d'Òdena (aproximadament, 1840-1866), o l'«expatriació» dels capitals a causa justament de la crisi, i la seva inversió en d'altres nuclis industrials més pròspers de Catalunya o Espanya. Tradicionalment s'ha recalcat més aquest segon aspecte, atesos els casos coneguts dels Tous, Malvehí i Muntadas i de l'espectacular davallada demogràfica, però cal no oblidar que al llarg de més de vint-i-cinc anys de crisi s'hagué de produir una lenta i progressiva minva de capital que barrà el pas a qualsevol tipus d'inversió. És simptomàtica l'absència



L'estació d'Igualada poc després de la seva inauguració l'any 1893 (il·lustració procedent de *La Ilustración Española y Americana*)

de grans accionistes entre els de la companyia, amb un predomini absolut del petit estalvi, més propi de comerciants i industrials-artesans que d'industrials-capitalistes.

L'ensorrament del projecte fou un gran cop per als igualadins, possiblement més psicològic que econòmic, ja que tan sols s'havia fet efectiu un 20% del valor de les accions. Els anys següents, plens de convulsions polítiques i econòmiques, acabaren per adobar el pessimisme regnant, que no fou superat fins que, enduts per l'optimisme de la *febre d'or*, els igualadins s'atreviren novament a projectar ferrocarrils salvadors.

Un cop iniciat, el nou projecte avança ràpidament però, de nou, una crisi econòmica li talla el camí. Aquesta vegada la perjudicada no és tota la comarca, sinó el grup reduït pertanyent a l'«alta» burgesia tan local com forània, que en bona part havia participat en l'empresa amb finalitats lucratives. Serà justament a remolc d'aquests fins que la companyia obstaculitzarà durant més de deu anys la consecució de la solució definitiva a l'aïllament ferroviari d'Igualada. Finalment es veurà obligada a la seva autodissolució quan ja no li quedarà cap més sortida, i haurà de malvendre al capital estranger un ferrocarril per acabar i de dubtosa rendibilitat, en un moment en el qual la xarxa espanyola ja fa més de quinze anys que està acabada i els seus beneficis són mínims.

Igualada haurà aconseguit el ferrocarril més de trenta anys després del que li corresponia. La lentitud a materialitzar els projectes, la manca de capital per a realitzar-los ràpidament, tan aviat com la conjuntura econòmica ho permetés, fou una de les causes fonamentals per les quals fracassaren dos cops, 1866 i 1884, en el seu intent. Malgrat les seves deficiències, cal fer justícia als homes que treballaren per al ferrocarril.

A mitjan segle passat, la nostra comarca comptava amb una burgesia progressista, culminació d'una generació capdavantera a Catalunya -recordem el polític Francesc Romani i Puigdemolas-, que en molts casos es va veure obligada a tornar-se absentista respecte a aquesta, a causa que ja no li oferia les condicions que necessitava. Els que no emigraren, lluitaren amb totes les seves forces per a aconseguir el ferrocarril, però els seus mitjans eren limitats i arribaren tard.

Després del parèntesi revolucionari, la situació tornà a ser favorable, però ja no hi havia les mateixes persones: les millors generacions ja havien desaparegut o emigrat -ara eren els Vives Vich i els Godó de «*La Vanguardia*»-, i s'havien perdut molts homes adequats i, sobretot, l'optimisme i esperit de lluita, a causa de la desil·lusió i el fatalisme. El capital també s'ha perdut total i definitivament a causa de la llarga crisi, i la població s'enfronta amb un cercle viciós de les lleis econòmiques: no pot aconseguir un ferrocarril sense tenir capital i aquest no s'aconsegueix sense el mitjà de transport que ha de portar el progrés. La insuficient empenta local es veu finalment davant de l'evidència del seu fracàs, i cau sota el poder del capital belga.

El problema de l'aïllament ferroviari d'Igualada, un cop superat i amb la perspectiva que dona el temps, se'ns apareix com un cas a petita escala del model espanyol: migrats capitals i control per part dels interessos estrangers. La relativa inoperància local, dins d'aquesta visió, ja no se'ns mostra com el símptoma d'una burgesia endarrerida, sinó com el d'una burgesia que es va veure superada davant el nou repte que li presentava la Revolució Industrial que ella



Dibuix al·legòric de l'arribada del ferrocarril a la comarca d'Igualada (publicat en el periòdic *El Igualadino* el dia 29 de juliol de 1893, en que s'inaugurà la línia).

mateixa havia contribuït a crear. Els condicionaments que intervingueren en aquest procés (grau d'acumulació de capital, situació geogràfica, influència política i econòmica, estructuració de la burgesia amb l'aparició d'una èlite capitalista, etc.) no eren exclusius de la Conca d'Òdena, sinó que eren propis de molts altres llocs.

L'arribada del ferrocarril actuà com a motor instantani de l'economia comarcal, però aviat es va veure insuficient davant la creixent demanda dels seus serveis per part d'aquesta, i pocs anys després ja començaren a ser habituals les crítiques sorgides de la premsa local, amb propostes més o menys raonades de nous projectes. Tot i l'empenta que aquests fets semblen indicar, Igualada, i amb ella tota la Conca d'Òdena, havia sofert una crisi impossible d'esborrar amb el transcurs del temps. A part de la problemàtica del transport, important com a detonant i solució alhora de la crisi, hi ha la crisi econòmica, la demogràfica (més de 4.000 emigrats i uns 80 anys d'estancament demogràfic a Igualada), la político-social (els elements més destacats i emprenedors emigren, i reulen els altres cap a posicions més conservadores i tradicionals, fins a caure sota el caciquisme ruralista dels Godó), la religiosa (com a conseqüència del que hem dit, triomf de la religiositat conservadora -Dr. Antoni Montaner-, enfront de la liberalitzadora -pare Marià Ferrer-) i d'altres.

Com es veu, les insuficiències de la burgesia local provocaren múltiples conseqüències, la majoria d'elles encara per estudiar, que tingueren i encara tenen repercussions. Aquest estudi no ha pretès ser més que una contribució al millor coneixement i comprensió d'uns fets de tanta transcendència.

