

EL VELOZ IGUALADINO.

Sale todos los dias de

BARCELONA,
RAMBLA DEL CENTRO N.º 3,
frente al Liceo.



IGUALADA,
RAMBLA NÚMERO 6, JUNTO
á la casa de postas.

EQUIPAGES.

Baul
Maleta
Sombrerera
Saco de noche

Exceso de peso @
Ha satisfecho rs.

D. *Franca Gasol* ha satisfecho 24 rs. vn.
por 1 asiento n.º 2 de *Imp* en el coche que saldrá de
esta el dia 31 de *Oct* á las 2 1/2 en punto de la *Arda*
Barcelona 31 de *Agosto* de 1858

El Encargado,

Manuel M. G. J.

EL VELOZ IGUALADINO. RETRAT D'UNA ÈPOCA

CLAUDIA BRIONGOS RICA

Aquest article es basa en un treball de recerca que té una llarga història al darrere. Tot va començar l'any 2011, quan la meua professora de francès i tutora, Marta Bartrolí, va trobar a l'Arxiu Històric Comarcal d'Igualada uns lligalls que corresponien a una empresa de transport de diligències de mitjan segle XIX anomenada *El Veloz Igualadino*. Aquests documents, mai no estudiats, es van convertir en el principal material de base del meu treball. Cal esmentar que *El Veloz* era una societat igualadina que va operar durant el bienni 1858-1859 i de la qual no es tenia constància, ja que no apareix a la bibliografia consultada de l'època ni en cap altre document.

Les carpetes trobades a l'AHCI contenien un total de 1013 folis de dietaris comercials d'*El Veloz Igualadino*. Primer de tot, es va realitzar un buidat de dades (la transcripció del material original), a partir del qual vam obtenir noms i cognoms dels viatgers, seients que ocupaven, preus dels bitllets, dates i horaris, paqueteria enviada, trajectes que realitzaven les diligències... També vam transcriure unes notes redactades pels escriptors de cada administració que ens aportaven una rica informació de tot tipus.

Així i tot, el treball no es va acabar centrant únicament en aquesta empresa, sinó que la troballa dels documents va servir com a pretext per conèixer la societat igualadina de la dècada dels 50, el transport utilitzat en aquella època, l'estat de les vies de comunicació, qui eren aquells igualadins que anaven i venien de Barcelona molt més

freqüentment del que ens imaginàvem... Per tant, ens vam dedicar a contextualitzar aquestes diligències en el marc històric, polític, social i econòmic del moment en què van ser actives. Els fets més importants que van succeir en aquells temps ens van ajudar a comprendre els motius de la creació d'*El Veloz Igualadino*.

L'ÈPOCA

Igualada ha estat al llarg de la història una ciutat eminentment industrial. Durant els anys 40 del segle XIX, es va convertir, tant pel seu volum de producció tèxtil com de facturació, en la segona ciutat industrial de Catalunya.

El procés de revolució industrial a la comarca de l'Anoia va presentar dues etapes. Durant la primera, des del segle XVIII fins a mitjan segle XIX, es va produir un gran creixement econòmic i demogràfic. Durant la segona, de mitjan segle en endavant, que va ser el moment clau de la mecanització de la indústria cotonera en general, tota la comarca es va veure sotmesa a la crisi de subsistències del 1857, que va comportar una alça del preu del blat i un encariment del cost de vida. D'això se'n va derivar un enfonsament temporal de la demanda de teixits, una crisi de vendes i una caiguda de beneficis de les fàbriques cotoneres. Aquests fets van provocar un retrocés econòmic i demogràfic i van posar en perill els guanys aconseguits en l'etapa anterior. La població igualadina del 1857 era de 14.000 habitants,

xifra que va anar en constant descens (el 1887 la població era de 10.201 habitants), a causa de la gran durada de la crisi econòmica que va afectar la ciutat i que va obligar molts ciutadans a traslladar-se a altres poblacions, cercant un lloc de treball.

Un dels problemes que van conduir la indústria igualadina a la crisi va ser la manca de cabals fluvials per atendre les necessitats de la indústria. L'altre problema va ser la manca d'un sistema de transport racional com el ferrocarril, que no va arribar a temps de salvar la indústria local. El canvi clau a partir del qual es va fonamentar la industrialització actual va ser la superació de l'aïllament ferroviari a partir de 1893. Aquest fet va representar la normalització econòmica, però es va produir amb mig segle de retard respecte a les altres ciutats industrials de Catalunya.

En l'àmbit social, Igualada es dividia en dos grans nuclis. D'una banda, els sectors catòlics i tradicionalistes, que agrupaven un gran nombre de comerciants i industrials. L'altre sector, minoritari, estava format per professionals liberals i dirigents obreristes de tendència anticlerical.

Aquests obrers, sotmesos a llargues jornades laborals, amb baixos salaris i mancats de qualsevol sistema de protecció social, van sentir la necessitat d'associar-se i d'adherir-se a moviments com ara l'anarquisme per a la defensa dels seus interessos. Es van produir accions de la classe treballadora, no solament amb vagues pacífiques, sinó amb atemptats contra les propietats dels fabricants, principalment contra les instal·lacions fabrils. La misèria i la fam van arribar a l'extrem que cada dia se servien 2000 racions de sopa.

LES COMUNICACIONS

Pel que fa a les vies de comunicació, la més important era el Camí Ral d'Aragó, que gaudia de la protecció reial. D'una banda, doncs, existia l'antic camí ral; de l'altra, i a principis del segle XIX, es va obrir una variant que era per on pas-

saven les diligències d'*El Veloz* i que va provocar que es deixés d'utilitzar l'antic camí.

Per la seva importància tant en la comunicació com en el transport de mercaderies i viatgers, podríem pensar que els camins i les carreteres haurien de mantenir-se en bon estat, però les reparacions resultaven insuficients, perquè amb un major moviment de carruatges es causaven també més desperfectes.

Des de la meitat del segle XIX hi va haver molts i successius projectes per a la construcció d'una línia ferroviària que comunicés Igualada amb Barcelona. Tots van acabar en fracàs. Mentrestant, les úniques vies de comunicació eren les carreteres, encara que no fossin prou satisfactòries.

Els mitjans de transport més utilitzats eren les diligències, tot i que, segons les necessitats de cada viatger, també es podia escollir entre les calesses, els calessins, les tartanes, les galeres...

Les diligències van començar a funcionar el 1816 i van assolir la seva època d'esplendor a les dècades dels 40 i dels 50. A partir de la dècada dels 60, amb l'aparició del ferrocarril, es van retirar als camins secundaris. Es tractava d'un carruatge gran de quatre rodes, arrossegat per un tir de cinc, set o nou mules o cavalls, i de millors condicions que tots els altres carruatges utilitzats pels viatgers.

El seu èxit és fàcil de comprendre: oferia una velocitat més gran que la d'altres mitjans de transport, més comoditats i seguretat, unes tarifes relativament reduïdes (al 1854 s'havia aconseguit abaixar els costos per persona fins als 3 rals/llegua en primera classe i fins a 1,20 rals/llegua en quarta classe, imperial), una bona organització comercial amb parades i horaris fixos i una previsió d'indemnitzacions en cas de pèrdua.

A Igualada, l'any 1828, es van establir dues companyies de diligències: *Diligencias de Igualada* i *Diligencias Igualadinas*, que sortia des de la fonda de ca l'Asserrador o cal Serrador. L'any 1860 es va fundar una nova companyia, constituïda per Ramon Ollé i altres socis igualadins, amb el nom de Diligencia Igualadina.

El Veloz Igualadino

Centrant-nos més en *El Veloz Igualadino*, cal esmentar uns documents que vam trobar, també a l'arxiu, durant la nostra investigació. Es tracta de les escriptures de constitució i liquidació de la societat —del 15 de juny de 1858 i del 23 de juny de 1859, respectivament—, que formaven part del protocol del notari d'Igualada Francisco Especier. Gràcies a aquests documents, vam conèixer —entre d'altres coses— la identitat dels disset socis que van aportar capital per a la creació de l'empresa, la gran majoria industrials igualadins de renom. Aquests socis van ser concretament els següents: Antoni Aguilera (de cal Barrab), Josep Bertran, Josep Carreras, Bartomeu Centelles i fill, Bonaventura Aguilera —que era l'administrador a Igualada—, Ramon Godó i Pié, Pere Cardona —víctima d'un atemptat el 1856—, Mariano Vila —que va ser alcalde constitucional el 1868—, Salvador Nadal, Rosendo Martorell, Miquel Claramunt, Josep Riba i Riba, Francisco Girbau i Andines, Francisco d'Assís Mas, Ramon Vivas i Fàbregas i Gabriel Torres. Coneixem també la raó social de l'empresa (Seuba i Cia) i el trajecte que es pensava realitzar, ja que en un principi, els socis volien que les seves diligències arribessin a Martorell, però a partir dels dietaris sabem que *El Veloz* feia viatge fins a Barcelona i també realitzava un altre trajecte fins a Cervera. A partir d'aquí, tot va ser més fàcil perquè vam saber que els dietaris de 1858 i 1859 representaven tota la vida activa de l'empresa, cosa que al principi no coneixíem perquè es podrien haver perdut documents.

Continuant la recerca, vam comprovar si, en les parades que feien les diligències al llarg de l'itinerari, hi havia fondes o hostals, i realment n'existien tota una colla: a Barcelona, la Fonda de España i el Cafè de l'Òpera; a Martorell, l'hostal del Pontarró i l'hostal dels Tres Reys; i de Martorell a Cervera, els hostals de Can Pitango (Esparreguera), de la Cova Fumada (Collbató), Hostal Rovira i Hostal Nou d'Igualada, Hostal del Ganxo (passat

Jorba), Can Castellví, Hostal del Violí (Argençola), Hostal Vell de la Panadella, Cal Jaumet i Hostal Vell de Cervera... Ens vam centrar també en el tipus d'administració que portava l'empresa (horaris, preus dels bitllets, conductors, normatives...). Així mateix, vam donar importància als dies de més afluència de viatgers, ja que vam pensar que podien tenir relació amb les festivitats, fires o celebracions de l'època, i la vam encertar: els dies anteriors i posteriors a festes com Nadal, la Festa Major d'Igualada, el Carnaval o la Setmana Santa, el nombre de passatgers per viatge era molt superior a la mitjana de la resta de l'any.

Finalment, vam realitzar percentatges i comparatives a partir de les dades obtingudes i vam investigar i revelar la identitat de molts dels viatgers *premium* d'*El Veloz Igualadino*. Hi va haver una generació d'igualadins que va donar noms importants a la història econòmica, política, mèdica i religiosa no només d'Igualada sinó també de Catalunya: els germans Muntadas; els Godó, polítics i creadors de *La Vanguardia*; el Pare Marià Ferrer o els Vila del Vapor Cremat en són una bona mostra. A banda d'aquests, la recerca d'identitats en tota la bibliografia local ens va permetre saber qui va ser qui en aquella societat igualadina. Fabricants, advocats, notaris, botiguers, impressors, traguers, tintorers i espardenyers ens van oferir el retrat de tota una època.

L'estudi dels dos dietaris comercials d'*El Veloz Igualadino* ens permet obtenir conclusions, tant des del punt de vista comercial com del social i econòmic.

La societat es va constituir majoritàriament amb inversió de capital de la indústria cotonera. Els principals fabricants igualadins van posar en marxa el servei preveient que aquest funcionaria exactament dos anys, com així va ser.

Cal tenir present que els socis fundadors que ja hem esmentat tenien clar el fet que l'arribada del tren a Martorell seria el començament de la fi del transport en cavalleries. La idea de crear una societat d'aquest tipus era arriscada en un moment en què Igualada estava immersa en una

crisi profunda que havia provocat una forta davallada demogràfica. La ciutat acabava de patir la crisi de subsistències del 1857, les condicions laborals hi eren pèssimes i la mecanització industrial no s'hi havia pogut dur a terme. Per tant, més que invertir en un negoci, els socis capitalistes responien a la necessitat de cercar noves vies d'expansió fora de l'àrea comarcal i sobretot a Barcelona, com a pol d'atracció indiscutible. Els principals usuaris van ser els industrials mateixos, gent del comerç i professionals liberals. Aquests, segons el contingut dels dietaris, feien desplaçaments sovintejats i se servien de les diligències com a servei de missatgeria i encàrrecs, tant a nivell personal com per a les empreses que dirigien.

La línia de ferrocarril entre Barcelona i Coromines (Martorell) va ser inaugurada el 1856. L'estació es trobava a la sortida del túnel i no es podia travessar el riu Llobregat, la qual cosa dificultava l'accés a la vila de Martorell. El pont sobre el Llobregat no va ser inaugurat fins al dia 23 de juny de 1859. Les obres es van allargar tres anys, sobretot per la complexitat de construcció del túnel. Contràriament al que es podia pensar, la complicació del viatge des d'Igualada era evident, ja que si un viatger igualadí hagués desitjat fer el trajecte final amb tren, es trobava amb l'inconvenient que entre Martorell i Coromines no hi havia pont. Pels càrrecs de responsabilitat política i social que tenien els fundadors, probablement estaven assabentats de la data en què el tren fins a Martorell centre quedaria inaugurat. Així, doncs, la societat va finalitzar la seva activitat el 23 de juny del 1859 (tal i com s'acordava a l'escriptura de constitució), i el tren va arribar a la ciutat de Martorell l'endemà, el 24 de juny del 1859.

L'acord inicial de cobrir únicament el trajecte Igualada-Barcelona aviat es va veure ampliat cap a les terres de Ponent (Cervera i Tàrraga), i la resposta del públic va ser de molt bona acceptació.

Des d'un punt de vista social, i contràriament al que es podria pensar, molt abans de l'arribada del ferrocarril en terres de l'Anoia, el trànsit de persones

per Igualada era molt important, tal com prova la xifra de més de 7.000 bitllets venuts entre 1858-59.

Cal assenyalar que la ciutat comptava, com ja hem dit, amb uns 14.000 habitants. Del total de viatgers que van utilitzar el servei de diligències, les dones en constituïen solament un 11%, cosa que posa de manifest que el lloc tradicionalment reservat a la dona era la llar. La majoria de les dones que van fer algun tipus de desplaçament anaven acompanyades pel seu espòs o per germans.

Els mesos de primavera i estiu registraven el major nombre de viatges, fet gens estrany si tenim en compte l'estat dels camins i les inclemències meteorològiques que, durant la tardor i l'hivern, devien fer-los més intransitables i perillosos.

Barcelona era el pol d'atracció indiscutible, tant per als igualadins com per als qui provenien de Cervera. L'estudi dels documents posa de manifest que el trànsit entre Cervera i Igualada era constant, malgrat que els camins cap al Port de la Panadella fossin molt més dificultosos que en l'actualitat. Les viles de Martorell, Tàrraga i Esparreguera constituïen altres punts importants de la xarxa. A banda d'aquests punts de confluència molt freqüentats, *El Veloz* va arribar a tenir un total de 22 parades «menors»: Abrera, la Font del Còdol, Cal Jaumet, Jorba o el Bruc, entre altres, cosa que provaria que aquestes diligències van acabar sent un servei popular, malgrat haver estat creat per als interessos concrets de les classes benestants.

En definitiva, diligències com les d'*El Veloz Igualadino*, no sols van ser útils per al transport de passatgers i encàrrecs, sinó que també van jugar un paper interessant en aspectes com el correu i la premsa.

He de dir, per concloure, que el d'*El Veloz* ha estat, per a mi, un llarg i profitós viatge que evitarà que aquesta societat de diligències quedi en l'oblit.

CLAUDIA BRIONGOS RICA (Igualada, 1994). Resideix a Vilanova del Camí. Ha estudiat ESO i batxillerat humanístic a l'Institut Pla de les Moreres. Actualment cursa segon del grau de Traducció i Interpretació a la UAB. El seu treball sobre *El Veloz Igualadino* ha merescut diversos reconeixements acadèmics (Universitat de Vic i Escola d'Enginyeria d'Igualada).

El Velóz Igualadino.

AVISO A LOS SEÑORES VIAJEROS.

1.º El importe del asiento se satisface en el acto de tomar el billete que es personal y numerado segun el orden de los asientos, y en el acto de emprender el viaje deben presentar el pasaporte corriente, sin cuyo requisito á nadie valdrá el presente billete para ser admitido en el coche.

2.º A cada viajero se le admitirá gratis un equipaje de una arroba, y por cuanto escediere, deberá pagar à rs. vn. por arroba.

3.º El viajero debe enviar su equipaje rotulado con su nombre, en la casa despacho horas antes de la salida del carruaje. Y la sociedad no responde de ningun equipaje ò encargo que no sea entregado à las horas indicadas.

4.º No se responde de la pérdida procedente de robo á mano armada y de incendio involuntario; asi como tampoco de las averías y daños causados por grandes aguaceros ò temporales, por avenidas y por vuelcos irremediables.

5.º Si el viajero al entregar su equipaje no declara su valor, solo tendrá derecho á reclamar por cada baul ò bulto de igual capacidad, cien reales vellon, y por cada maleta ò saco de noche, cincuenta reales vellon; todo lo espresado en el caso de extravío por culpa ò omision de los dependientes de la sociedad.

6.º El despacho de billetes estará abierto desde las ocho de la mañana hasta las diez de la noche.

7.º Solo los niños de pecho que viajen en los brazos ó faldas de sus madres ó amas, se exceptuan de pagar el asiento. Pero si una familia ó particular tomase por su cuenta todo el coche, se le autoriza para que pueda llevar en él gratis dos niños hasta la edad de siete años.

8.º No se permite en el coche perros, pájaros ni otros animales, como tampoco géneros de ilícito comercio, materias inflamables ni otras capaces de dañar y manchar.

9.º El viajero que no se encuentre muy puntual en el parage y hora designada para salir el coche, ó que por cualquier otro motivo no pueda marchar, pierde el derecho á toda reclamacion; ni tampoco podrá ceder su asiento á otra persona á no ser que estuviesen ocupados todos los del coche.

10. Durante el viaje se ocuparán los asientos destinados en los números de los billetes sin poderlo cambiar sino por mútuo convenio de los viajeros.

11. Ningun viajero tiene derecho á exigir la menor alteracion en el curso y descansos establecidos en cada línea, ó que el conductor disponga en casos eventuales, ni á indemnizacion alguna por retardos inevitables.

12. Será de cuenta del causante la reposicion de los vidrios que rompiese ó daños que causase en el carruaje.

13. Se admiten encargos ó paquetes de efectos para transportarlos de un punto á otro en sus líneas á precios regulares atendido su peso, volúmen y valor, con tal que no sean de ilícito comercio, y esten bien despachados y acondicionados.

14. El importe de los pasos individuales por Rios y Torrentes es á cargo de los señores viajeros.