

## Francesc Taulina i el tren de Lloret

Ignacio Muro



En Francesc Taulina en una fotografia presa a Londres.  
Procedència: Ignacio Muro. Data: 1864.

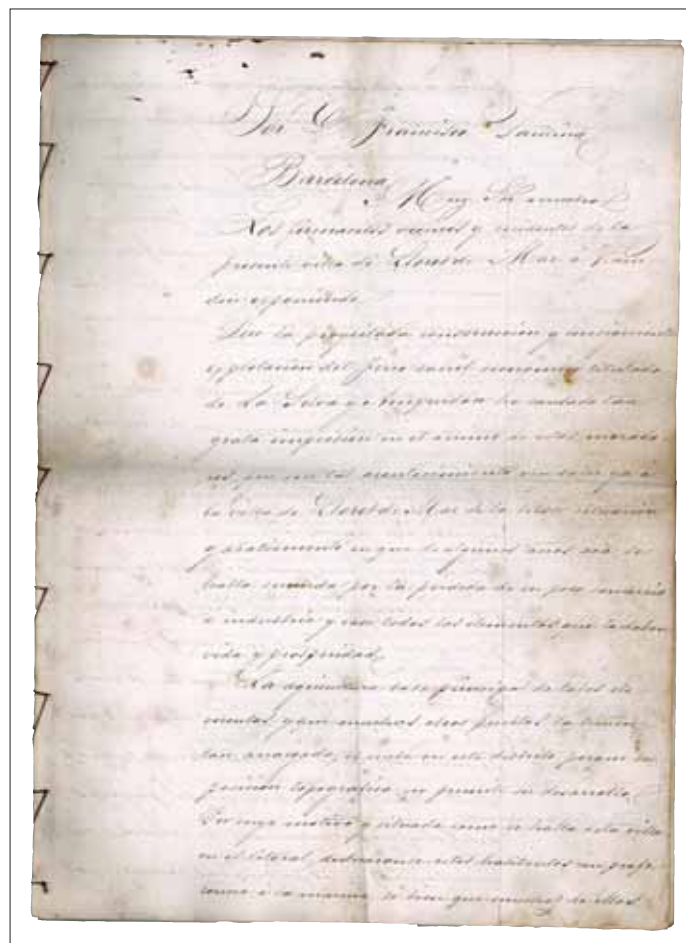
Un viatge a Londres l'any 1864 va canviar la vida de **Francesc Taulina i Garriga** (1841 – 1895). Allí va veure com el ferrocarril representava una font de desenvolupament econòmic i així es va decidir a incloure la inversió en ferrocarrils en els negocis familiars. El seu pare, Jaume Taulina Vilallonga, va deixar un gran patrimoni basat en els negocis naviliers, la banca i l'explotació de nombroses propietats agrícoles. Va crear una societat, *Hijos de Taulina*, que va fer dels tres fills, Mariana, Jaume i Francesc, hereus sense divisió del patrimoni.

En Jaume controlava el negoci navilier i la societat i en Francesc va buscar el seu espai en el negoci del Ferrocarril. En 1877 la *Ley General de Ferrocarriles y Tranvías* va permetre la possibilitat de construir ferrocarrils de via estreta (d'un metre) anomenats econòmics. Això representava una oportunitat de fer negoci tan amb el moviment de persones i mercaderies com afavorint el desenvolupament industrial. Per la seva relació amb Francesc Gumà i Ferran (casat amb Cristina Surís i Surís, filla de lloretencs emigrats a Cuba), entrà a la junta de govern de la Companyia del Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, constituïda el 28 de juny de 1878. Les obres del ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona s'inauguraren al juliol de 1878.

El 15 de gener de 1880 formà una societat amb l'enginyer Teodoro Merly, *Ferrocarriles Económicos de la Selva y Ampurdán* (FELSA), el capital social es fixà en 10 milions de pessetes. La seva finalitat era construir dues línies de tren, que començava a Blanes i continuava per Lloret de Mar, Tossa, Sant Feliu de Guíxols, Castell d'Aro, Llagostera, Casà de la Selva i fins a Girona, i un altre tram amb inici a Castell d'Aro passant per Palamós, Palafrugell, Torroella de Montgrí i fins a Figueres. En total 143 km de via, passant per nombrosos municipis, amb la necessitat de fer expropiacions de terrenys i una orografia complicada.

En un document del 25 març 1881<sup>1</sup> els veïns de Lloret de Mar demanen que els tallers de la via fèrria s'instal·lin a la vila. Expliquen la difícil situació econòmica a la vila, com l'agricultura és nul·la en el districte, ja no tenen feina les drassanes i la gent se'n va a buscar feina a Barcelona. Demanen a Taulina que com amic i parent ajudi portant feina a Lloret de Mar. El document està signat per 165 veïns de Lloret.

Calien diners, trobar inversors i suport de l'administració pública, i quan més amunt millor. En Francesc començà la seva carrera política, i fou elegit diputat del Congrés a Madrid pel districte de Mataró, l'agost de 1881.



Francesc Taulina i el tren de Lloret. Una imatge de la primera pàgina del document en què diverses persones de Lloret demanen que els tallers del ferrocarril projectat s'acabin instal·lant a Lloret

Procedència: SAMLM – Fons Taulina. CID: 520.001.386\_086.339.044. Data: 1881.

<sup>1</sup> SAMLM – Fons Taulina. *Petición en la que diversas personas de Lloret (165) signen un memoràndum i demanen que els tallers del ferrocarril es radiquin a la seva vila.* 1881. CID: 520.001.386\_086.339.044.



En Francesc Taulina i la seva família a Lloret.  
 Procedència: Ignacio Muro. Data: 1882.

Gràcies al seu matrimoni amb Eugènia Gibert de Grijalba el 1868 va assolir contactes dins l'administració. El pare d'Eugènia havia estat governador civil de Girona i el seu oncle era diputat a Madrid. També el va ajudar en Manuel Duran i Bas, amic del seu germà.

Entraren com inversors en la societat del ferrocarril tan polítics de Madrid com capitalistes catalans i el 28 de juny de 1882 començaren els treballs a Blanes. Tenien contractats més de cent treballadors, i es calculava que el cost de cada kilòmetre de via pujava a 20.000 duros.

Però el 1882 el seu germà Jaume morí sobtadament, i la situació dins la societat *Hijos de Taulina* canvià. En Francesc va comprar la part de la seva germana Marianna i del procés de venda i divisió se'n va encarregar en Bonaventura Conill Parés, marit de Marianna i advocat de la societat. Tot de cop en Francesc havia de gestionar el negoci navilier i l'explotació dels masos però, d'una altra banda, ara disposava de més patrimoni per invertir en les obres del ferrocarril.

Malauradament, el projecte va acabar fracassant. Per la documentació que es conserva en el Fons Taulina entenem que els entrebancs polítics, els inversors que no van aportar els diners promesos i els préstecs de diners que no es van retornar van portar a en Francesc Taulina a la bancarrota. Per poder afrontar els deutes va haver de vendre nombrosos masos i terrenys, i també els vaixells, entre ells el *Segundo Romano*, acabant així amb la llarga tradició naviliera dels Taulina.

No va ser aquest l'únic cas de fallida dins les empreses de ferrocarrils. Són obres que demanen una enorme inversió però que poden comportar el desenvolupament econòmic d'un territori a llarg termini. Cal, doncs, esperar un temps per obtenir beneficis i això entra en conflicte amb l'ambició dels capitalistes que volen diners ràpidament i es dediquen a especular amb els drets de concessió sense remordiments per deixar els treballs sense acabar. Es va perdre una gran oportunitat de dinamitzar les comunicacions de Lloret a Barcelona i Girona, i d'aquí a Espanya i a Europa. ■