

Quan ens quedàrem sense bancs

La virulència de la crisi financera ha obert molts interrogants sobre la solvència dels bancs i caixes autòctons. Ara fa 142 anys, al País Valencià, una crisi amb punts en comú amb l'actual va arrasar les principals entitats de crèdit. Recuperem aquell episodi que va condicionar la industrialització valenciana posterior.

Que les crisis no són sinó fases consubstancials als cicles econòmics ho sap quasi tothom, a hores d'ara. Però, tot i el coneixement que en tenim, el pànic tenalla la majoria dels mortals en presenciar sotragades financeres com les que aquestes darreres setmanes han sacsejat el món. Gran bancs d'inversió com Lehman Brothers han desaparegut de la nit al dia; un dels països més pròspers del món, Islàndia, es declara en fallida; al Regne Unit es nacionalitzen bancs; i a la resta d'Europa els governs disposen diners públics per garantir els fons bancaris. Entre tant d'aldarull i tanta inseguretat, és normal que a molts particulars els sorgesca un dubte: "És segur de mantenir els meus diners al banc?" A aquesta pregunta, hi responen amb rotunditat afirmativa les entitats. El sistema bancari espanyol, afirmen, disposa dels millors mecanismes de control, de manera que cap caixa ni cap banc no haurien de declarar-se en bancarrota.

Però, i si passara? En el cas del País Valencià, no seria la primera volta que desapareix la banca autòctona a conseqüència d'una crisi. Va passar el 1866, amb la desaparició de la Societat Valenciana de Foment i la Societat de Crèdit Valencià. Aquestes dues entitats, creades un decenni abans a l'empara de la construcció de les primeres línies de ferrocarril i el port del Grau de València, van desaparèixer arrossegades per les falses expectatives de beneficis que havien suscitat aquestes infraestruc-

tures. Com el sector immobiliari avui, el sector ferroviari es va convertir entre la dècada dels 50 i la dels 60 del segle XIX en una mena de terra promesa. Si avui, les principals entitats de crèdit valencià (CAM, Bancaixa i Banc de València) semblen aguantar els embats de la crisi financera, aleshores la desaparició de la Valenciana i la Societat de Crèdit va significar un sotrac històric: no fou fins al cap de més de seixanta anys, amb la compra del Banc de València per part de capital d'ací, que el País Valencià tornà a tenir una banca autòctona.

Tant la bonança com la fallida de les entitats de crèdit valencià van anar molt lligades a la construcció de les primeres línies de ferrocarril, tal com explica la professora universitària i ex-alcaldessa de València Clementina Ródenas, al llibre *Banca i industrialització. El cas valencià, 1840-1880*. Cal tenir en compte que, a l'inici, el negoci del ferrocarril va ser privat. El 1848, i amb capital íntegrament català, havia entrat en funcionament la línia Barcelona-Mataró, la primera de l'estat espanyol. Un any després, li seguí el pas la Madrid-Aranjuez. Al País Valencià, la "febre del ferrocarril" arribà pocs anys després. El 1852 es va crear la Societat del Ferrocarril, de mans de Josep Campo, amb la intenció última de connectar València amb Madrid i Tarragona. Des del començament, les aventures i desventures de la Societat del Ferrocarril van anar íntimament lligades a la Societat Valenciana de

Foment, el cap visible de la qual era Campos mateix.

Per una altra banda, la Societat Valenciana de Foment –la Valenciana, com era coneguda popularment– havia nascut uns quants anys abans, exactament el 1846, impulsada per una colla de prohoms valencians entre els quals hi havia, a més de Campo, Francesc de Llano, Pelegrí Caruana o Francesc Sagristà. Era un moment especialment propici per al naixement d'iniciatives d'aqueixa mena: es travessava una etapa de prosperitat econòmica que incloïa l'entrada d'inversió estrangera i la creació de companyies d'assegurances, de gas... En aquest context, l'aparició de la Valenciana fou una revolució dins el sector creditici: l'entitat era la primera banca mixta de l'estat espanyol: combinava l'activitat tradicional de la banca comercial anglesa amb la promoció industrial d'empreses. De fet, fou aquesta segona activitat –la promoció industrial–, que més va ocupar i preocupar els promotors de la Valenciana. No es tractava, en definitiva, de realitzar un finançament a curt termini de companyies, sinó de promoure la creació de societats anònimes que finançaven. De la Valenciana, per exemple, van eixir part dels diners destinats a pagar la Societat d'Aigües Potables que va bastir la canalització de les aigües a la ciutat de València. L'objectiu de l'entitat era, en definitiva, dominar tots els sectors estratègics de la ciutat, per tal de "demostrar poder davant Madrid", com ha explicat Ródenas al seu llibre.

Però allò que realment interessava a la Valenciana era el ferrocarril. Al cap i a la fi, sembla lògic que el nucli més actiu de la burgesia valenciana dirigira l'activitat cap als negocis que prometien més dividendes. I era *vox populi*, entre inversors i creditors, que allí on hi havia rendibilitat de debò era en la construcció de les vies de tren. El capital, doncs, hi acudí en massa tan bon punt es va fundar la Societat del Ferrocarril, que s'havia d'encarregar de gestionar les vies. L'accionariat va ser dividit en 13.000 participacions,



Plaça de bous de València, amb els cotxes del ferrocarril en primer terme, cap al 1860.

moltes de les quals van ser adquirides per la Valenciana. Però van fer curt, atesa l'allau de demanda. En un any, la dependència entre la Valenciana i la societat del Ferrocarril era total, fins al punt que el 80% de la cartera d'inversió de la Valenciana estava compromesa en els ferrocarrils. Fins a les primeres dificultats, el 1864, el ferrocarril fou desmesuradament lucratiu. La memòria d'activitat del 1862 de la Valenciana apuntava, de fet, que cap altra empresa no havia obtingut resultats comparables a l'estat espanyol.

La locomotora que no arranca.

Però ben prompte arribaren les primeres dificultats. D'una banda, la conjuntura no era benèvola per a Catalunya, que aleshores actuava com a motor de creixement econòmic. La guerra de Secessió (1861-1865) als Estats Units va augmentar el preu del cotó, del qual depenia la potent indústria tèxtil catalana. D'una altra banda, la desaparició progressiva de l'argent com a moneda en curs comportava canvis que necessàriament requerien reajustos. La

crisi havia arrabassat el banc anglès *Overend Gurney and Co.* El pànic i les fallides s'estengueren per tota la península Ibèrica.

Unes circumstàncies com aquestes no ajudaven a mitigar els problemes que començaven d'albirar-se al sector ferroviari. En efecte, d'ençà del naixement de la Societat del Ferrocarril s'havien començat a construir quilòmetres i quilòmetres de vies que, successivament, es van anar explotant. El problema era que la gestió de les vies no generava ni de bon tros els ingressos esperats. A la pràctica, es va fer palès que allò que realment donava ingressos era la construcció de les vies (que feia un altra empresa propietat de Campo).

La Societat del Ferrocarril feia fallida i això significava, indefectiblement, el final per a la Valenciana. Si resultava preocupant que el 80% de la cartera d'inversió fora compromesa en el ferrocarril, encara ho era més que prop del 40% de l'actiu total el componia precisament la cartera d'inversions. La Valenciana, doncs, s'enfrontava a la

crisi amb un actiu de rendibilitat pràcticament nul·la i en procés de constant depreciació. Amb tot plegat, a València s'estengué el pànic des de mitjan 1864. La greu situació dels valors ferroviaris va fer témer els comptecorrentistes i dipositaris pel futur dels crèdits a la Valenciana. El febrer del 1865, la Valenciana no veia cap més remei que interrompre les operacions de caixa, tot demanant als clients una moratòria per al pagament dels deïbits.

La situació era encara més preocupant perquè la Valenciana havia comès l'error de posar tots els ous a la mateixa cistella. El gruix dels estalvis que havien entrat els anys precedents al circuit financer havien estat xuclats pel sector ferroviari. Això significava indefectiblement que els capitals absorbits per les societats de crèdit valencianes no foren invertits en la indústria. Avaluar quines conseqüències va tenir això sobre el desenvolupament industrial valencià resulta prou controvertit. Mentre per als uns va significar una oportunitat perduda de modernitzar els sectors tradicionals i bastir una indús-

El marquès de Campo, un benefactor interessat



De Josep Campo va sortir la idea de fundar la Societat Valenciana de Crèdit. Però el camp d'actuació de les finances no va ser l'únic en què s'endinsà qui després fou nomenat primer marquès de Campo. Ans al contrari, Campo va participar en bona part de les iniciatives econòmiques i urbanes que van tenir lloc a la València de la segona meitat del segle XIX, bé com a alcalde (entre 1843-1848), bé com a simple promotor. Entre les millores urbanístiques que cal atribuir-li hi ha l'aigua potable, la il·luminació de gas, la construcció de les eixamples o la reforma del port. Siga com siga, Campo encarnà l'exemple d'un home del seu temps, un individu que associava la prosperitat al progrés material i a les iniciatives de millora. Juntament amb més coetanis seus, com ara Peregrí Caruana, Francesc Pujals, Tomàs Trènor o Gaspar Dotres, va conformar un grup homogeni que alguns han catalogat de burgesos. "Eren –segons el professor Anacllet Pons– gent cosmopolita, que viatjava i coneixia Europa; persones opulentes, que s'hostatjaven als millors hotels, menjaven als millors restaurants; burgesos ben connectats al món de les finances; van alçar el Teatre Principal, van fundar periòdics, van ensorrar les muralles i van reformar la ciutat, eixamplant-la, a la mida del seu temps i de la seua experiència cosmopolita." Aquesta burgesia incipient, siga com siga, no va deixar de tenir els ulls posats a Madrid. Campo, per exemple, va ser fundador de la Societat Espanyola de Crèdit. Home amant dels grans gestos públics, pagà la missió espanyola al canal de Panamà el 1886; tractà de comprar el penyal de Gibraltar per cinc milions de pessetes; i va arribar a oferir la seua fortuna a la reina Maria Cristina per tal d'evitar la pèrdua de Cuba i Filipines.

tria primigènia, per a uns altres, com ara Ródenas, "no hi ha raons suficients que facen suposar que els capitals, de no haver-se canalitzat cap al ferrocarril, s'haguessin canalitzat cap a la indústria".

Interpretacions a banda, l'opció de la Valenciana en vista de la complicada situació que afrontava va ser la fugida endavant. Si això fou així va ser, sobretot, perquè ho va voler Josep Campo, ex-alcalde de València. Ell era el menys interessat a aguditzar les dificultats d'aquesta incipient xarxa ferroviària valenciana, de manera que

des del seu lloc de comandament a la Valenciana, va mantenir una política de defensa de la cartera d'inversions. Aquell entestament va significar la sentència de mort per a la Valenciana.

La paràlisi en què s'instal·lava l'economia valenciana va portar a la congelació de l'activitat del port del Grau. A redós d'aquesta infraestructura havia crescut la Societat de Crèdit Valenciana, l'altra gran entitat de crèdit al territori valencià. El Crèdit Valenciana havia nascut el 1958 gràcies a burgesos comercials i industrials com Gaspar Dotres o Francesc Pujals i Santaló, i

les seues principals activitats foren la construcció del port del Grau, el crèdit comercial i les operacions de deute públic. La paralització del port del Grau, naturalment, va significar el punt final en l'activitat del Crèdit Valenciana.

Després d'un decenni d'expansió, a partir de la segona meitat dels anys 60, a València no hi hagué suspensions de pagaments ni fallides de les societats de crèdit, però en anaren desapareixent d'una en una les societats de crèdit. Ultra l'espectacularitat o no d'aquest anorreament, allò veritablement significatiu de la desaparició d'aquestes entitats va ser els efectes que tingué a llarg termini: van haver de passar més de seixanta anys perquè al País Valencià tornara a haver-hi bancs amb capital autòcton.

A mitjan 1864, amb la fallida de la Societat del Ferrocarril i de la Valenciana, el pànic s'estengué per València

Violeta Tena