

Com dèiem ahir...

La construcció del ferrocarril, al segle passat, va ser una iniciativa privada i afrontava la poca inversió de l'estat en carreteres als Països Catalans. Són punts que, amb les polèmiques d'avui, poden servir d'elements de reflexió.



La consideració de les circumstàncies que van envoltar el primer ferrocarril pot ser útil per als problemes actuals.

AHXIU

La utilitat dels camins de ferro és cosa innegable i sobre la qual no s'ha de discutir. Qui s'atreveixi a posar objeccions a un avanç d'aquesta espècie, que fa desaparèixer les més llargues distàncies (...) és capaç d'oposar-se a tot allò que dóna renom al segle". Així s'expressava el diari barceloní *El Fomento* el 26 d'Octubre de 1848. Estava a punt d'inaugurar-se la primera línia de ferrocarril de tot l'estat, la de Barcelona a Mataró, i l'entusiasme es mostrava en la premsa i entre els ciutadans, tant els industrials com la resta.

Es podrien canviar algunes paraules i l'estil del paràgraf precedent i podria servir per a la polèmica generada amb el TGV. Salvant les distàncies d'època i de circumstàncies, allò que es deia gairebé fa segle i mig pot servir per fer alguns raonaments sobre el problema actual.

En aquella època, el Principat es trobava en ple procés d'industrialització, mentre que el govern espanyol preferia continuar amb una estructura econòmica que promogués l'agricultura. Però la indústria i el comerç que se'n deriva necessita vies de comunicació, tant per a rebre les primeres matèries com per a exportar els productes manufacturats, a més de servir per a l'intercanvi comercial amb els aliments i altres gèneres.

En el primer terç del segle XIX, Catalunya només tenia tres carreteres principals, construïdes el segle anterior. Eren la de Barcelona a Saragossa i Madrid passant per Igualada i Lleida, la de Barcelona a França per Girona i Figueres i la de Barcelona a València per Tarragona. L'estat no era òptim i, a més, tenien peatges en alguns punts —aquesta qüestió ja recorda polèmiques recents—. La resta

eren camins secundaris.

Curiosament, el 1824 es parlava del projecte d'un eix transversal, que aniria des de l'Urgell fins a la costa empordanesa, passant per Cervera, Manresa, Vic, Olot i Figueres. El fet que encara parlem de l'eix transversal i el seu traçat sigui polèmic és una mostra que algunes obres triguen força a materialitzar-se.

El 29 de setembre de 1848 el govern espanyol aprovava la creació de la Junta de Carreteres de Catalunya. El general Pavia havia insistit en la idea que una inversió en obres públiques a l'interior del Principat alleugeriria l'atur i evitaria revoltes, com la recent dels Matiners.

El 15 d'octubre, *El Fomento* saludava amb joia aquestes iniciatives, tal com traduïm: "Sentim un vertader plaer, plaer gran, cada vegada que veiem a la *Gaceta* (el diari oficial) providències beneficenses

que tendeixen a facilitar l'execució del grandios pla de carreteres, destinat a fer la felicitat i assegurar la prosperitat i el futur de l'antic Principat".

El diari també manifestava que havia tingut dubtes que no sorgissin dificultats: "No hauria estat la primera vegada que, coneixent una província la necessitat d'alguna millora i sentint-se amb forces per emprendre-la i dur-la a terme, en acudir al govern demanant autorització i les facultats indispensables per realitzar per ella mateixa el seu pensament, sense, per això, separar-se ni sobreposar-se a les regles de la general convivència, lluny de trobar-hi la protecció deguda, rebés el doblement sensible desengany de veure's desatesa i rebutjades les seves previsions".

Però no va ser la inversió pública la que va millorar les comunicacions al Principat. El capital privat es va entusias-

mar amb les línies de ferrocarril i, sense subvencions, al contrari que a la resta de l'estat, es va posar en marxa la línia Barcelona-Mataró. S'inaugurava el 28 d'octubre de 1848. El *Diario de Barcelona* dedicava quatre pàgines sobre setze a la inauguració de la línia i tres dies després explicava que el diumenge més de 4.000 persones havien aprofitat el ferrocarril per anar a passar un dia de camp a Mataró, on, per cert, el cronista ja observava massa gent, preus molt cars i poca qualitat a les fondes. Era el precedent modern de fer turisme d'estiu.

El *Fomento* era molt clar: "Aquí no cal mai, amb molt rares excepcions, que la mà del govern doni impuls" n'hi ha prou amb una simple autorització". El cas és que, cap al 1865, Catalunya tenia una important xarxa ferroviària, mentre els quilòmetres de carretera eren relativament pocs. A més, tret de la línia Barcelona-Mataró, que donava bons rendiments als accionistes, les altres no oferien els beneficis que s'havien previst. Potser per ajudar a augmentar el nombre de passatgers, l'estat decidí deixar abandonades moltes de les carreteres i, curiosament, el 1870 en comptes d'un augment del nombre de quilòmetres, com era lògic, al Principat se n'observava una disminució.

Tot i el benefici econòmic dubtós, la burgesia catalana no tenia més remei que impulsar les línies de tren. El 1851 s'havia elaborat un pla des de Madrid. Es preveïen diverses línies que connectaven ciutats de l'interior amb la capital de l'estat —les preferències per la línia Madrid-Sevilla, doncs, no són noves—, mentre es deixava en segon pla la línia entre aquestes ciutats i la costa.

El banquer Manuel Girona deia que, al contrari que els països desenvolupats, al Principat s'havia construït el ferrocarril abans de completar altres obres públiques, com ca-

rreres, ports i aprofitament d'aigües. El 1865, Girona deia que una xarxa de ferrocarrils sense una altra de carreteres era "com un riu sense afluents". Totes dues havien de complementar-se.

Pero la inversió pública era la que era. Podem citar unes xifres contingudes en el recentment aparegut volum tercer de la *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània*. El 1900, el Principat tenia 2.752 quilòmetres de carreteres. Amb gairebé dos milions d'habitants, això significa 1'4 quilòmetres per 1.000 habitants. Al País Valencià aquest quocient era d'1'1, igual que a les Illes. Són els més baixos de l'estat, tret de Canàries —a Lleó, per exemple, era 4'2 i a Castella 2'8—. Un altre criteri és dividir els quilòmetres per la densitat de població. Els valors són de 44'71 quilòmetres per habitant i quilòmetre quadrat al Principat, 5'59 a les Illes i 27'06 al País Valencià. En canvi, a Castella la Nova era de 208'11, i a Aragó, 163'24.

Ara, autovies i TGV també ocupen un lloc important als mitjans de comunicació. És impensable que la iniciativa privada rectifiqui tot allò que la iniciativa pública no fa. Però ara, com al segle passat, les vies de comunicació són imprescindibles per al desenvolupament econòmic i l'equilibri territorial. Es pot intentar que es corregeixi la inversió pública o les prioritats que s'estableixen des de Madrid. Però tot porta temps. El primer diumenge de funcionament de la línia Barcelona-Mataró el *Diario de Barcelona* deia que no s'havia observat que els trens sortissin amb prou ordre i regularitat i que, "després de transcorregut algun temps, aquestes negligències serien imperdonables". ¿Què diria el cronista, 134 anys després, respecte als retards de Renfe?

Xavier Duran

AQUEST ESTIU NO ET QUEDES EN CASA



EUA-CANADA (16 dies)

Nova York-Boston-Quebec-Montreal-Otawa
Toronto-Niàgara-Corning-Washington-Filadelfia
Des de 246.500 Ptes.



SANTO DOMINGO-MIAMI-ORLANDO (16 dies)

Inclou Disneyworld-MGM i EPCOT
Des de 269.300 Ptes.



RUTA DEL PARANÀ (10 dies)

Rio de Janeiro-Iguazu-Buenos Aires
Des de 233.700 Ptes.



RUTA DEL NIL (13 dies)

El Caire-Dendera-Creuer Nil-Asuan-El Caire
Des de 222.300 Ptes.



KENYA MOMBASA (17 dies)

Nairobi Safari fotogràfic-Platges Mombasa
Des de 274.400 Ptes.



MÈXIC-CANCUN (11 dies)

Des de 199.400 Ptes.



CREUER DEL CARIB (10 dies)

Des de 224.500 Ptes.



QUITO-GALÁPAGOS (9 dies)

Des de 306.200 Ptes.

CHAT COMPANIA HISPANOAMERICANA DE TURISMO

VALENCIA
CICOTANDA, 3 • TEL.: (96) 351 80 34
BARCELONA
PASSEIG DE GRÀCIA, 11 • TEL.: (93) 301 65 00