

Els vells trens d'uns bojos burgesos

La celebració del 150 aniversari de la línia ferroviària Barcelona-Mataró, la primera que es va construir a l'estat, és una bona ocasió per fer un retrat dels empresaris de la Catalunya del XIX que veieren en el tren un motor per a la industrialització del país.



L'anomenat 'Tren del Centenari' és una rèplica, construïda a mitjan aquest segle, de la primera unitat que circulà a l'estat espanyol a la línia Barcelona-Mataró. Aquesta línia va ser impulsada per dos empresaris catalans que havien estat testimonis de la construcció del ferrocarril a Cuba, uns anys abans.

150 ANYS

Entre els molts catalans que a l'època partiren cap a

l'estranger a fer fortuna hi havia els dos empresaris que impulsaren la primera línia de ferrocarril que va funcionar a la península ibèrica, la de Barcelona-Mataró: Miquel Biada i Bunyol i el seu amic Josep Maria Roca.

En Miquel Biada era molt jove quan va emigrar a les Amèriques. Després de passar anys a Maracaiibo, Veneçuela, i fugint de la guerra per la independència d'aquell país, Biada va arribar a l'Havana disposat a fer fortuna al capdavant del negoci familiar: Casa Biada i Companyia. L'any 1837 s'inaugurà a Cuba la primera línia de ferrocarril espanyola. Era la quarta línia del món i unia la capital de

l'illa amb Bejucal, el primer tram d'una línia que havia d'arribar a Güines. En Biada, *indiano*, o *americano*, com se'n diu popularment a Catalunya, en fou testimoni.

Quan tornà a Mataró, la ciutat on havia nascut i on va muntar una filatura de cotó, en Biada ja pensava en la possibilitat de construir un ferrocarril a Catalunya que unís Barcelona i la capital del Maresme. Mentrestant, el seu amic Roca s'havia instal·lat a Londres i des d'allà va poder fer contactes per aconseguir la participació de tècnics i de capital anglès en aquell projecte. El juny del 1844 es constituí, doncs, a Barcelona la "Gran Compañía Espanola del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y viceversa, bajo la protección de Su Majestad madre María Cristina", que amb un capital inicial d'un milió de duros havia de construir el

primer ferrocarril. En Biada mai no va veure realitzat el seu somni, car va morir uns mesos abans de funcionar el tren.

Del carro i la diligència al ferrocarril. L'any 1818 es va inaugurar la primera línia regular de diligències, que anava de Barcelona a València. El viatger trigava quatre dies i quatre nits a cobrir el recorregut, i els carruatges només sortien dos cops per setmana.

Durant la primera meitat del segle XIX, i fins molt més tard, la xarxa de carreteres era absolutament deficitària i exigia uns costos elevadíssims que no ajudaven gens a l'expansió del procés industrial que la burgesia es plantejava en aquell moment. Els mitjans de transport habituals, carros o carruatges, eren més aviat incòmodes i les línies de les diligències eren lentes i molt poc segures. "Catalunya tenia una xarxa de carreteres molt dolenta, infame. Les inversions estatals eren baixíssimes i només s'hi feien carreteres per a poder empaitar els carlins. El ferrocarril fou una autèntica revolució", explica Francesc Cabana, autor de nombrosos estudis sobre la història econòmica de Catalunya.

La manca d'un mitjà de transport modern era un fre per a l'economia de l'època, perquè transportar mercaderies resultava enormement lent i caríssim.

D'una banda, els teixits produïts per la indústria cotonera catalana es venien a Espanya, però havien de competir amb els productes anglesos, que eren molt més barats

per la diferència de cost del combustible i de la mà d'obra. D'una altra, Catalunya havia d'importar productes alimentaris de primera necessitat, com ara cereals i farines, d'Espanya, sobretot de la Manxa i de l'Aragó. L'alt cost del transport d'aquests productes arribava a resultar dramàtic.

El ferrocarril va permetre que el trajecte Barcelona-Madrid passés de ser una odissea d'una setmana, l'any 1835, a menys de vint-dues hores el 1869.

La febre ferroviària.

Des del primer moment el govern espanyol establí que el finançament de la xarxa ferroviària de l'estat s'havia de fer amb capital privat.

El principal fet diferencial quant al finançament del ferrocarril peninsular està en això: que a Espanya fou construït per capital estranger, bàsicament francès, i en canvi a Catalunya provingué de la banca i de la borsa de la capital del Principat. Segons Jordi Maluquer de Motes, catedràtic d'història econòmica, aquesta diferència es produeix perquè, al gran propietari d'un latifundi probablement no se li podia ocórrer de fer un ferrocarril i a més no hi veia cap avantatge, en canvi l'empresari del tèxtil, que en gran part és qui es vincula poc o molt amb el ferrocarril, "necessita carbó, cotó, màquines i aliments perquè els treballadors de la seva comarca puguin viure, i si els preus són més baixos, els pot pa-

gar salaris més baixos... Segurament que el ferrocarril era més important per a l'existència de l'economia catalana que no pas per a les condicions dels altres llocs d'Espanya".

El projecte industrialitzador de la burgesia catalana passa a tenir una



vinculació directa amb la modernització del transport terrestre a Catalunya i el ferrocarril apareix com un suport de l'activitat econòmica. Fins a mitjan anys 50 les línies que es van fent són de caràcter local (el segon ferrocarril inaugurat en territori espanyol és el Madrid-Aranjuez, el 1851, i el tercer, el que cobria la línia València-Xàtiva, entre el 1852 i el 1854), i no tenen una gran transcendència econòmica.

La diferència comarcal: tenir ferrocarril o no tenir-ne. Les comarques connectades per la xarxa ferroviària tingueren un desenvolupament posterior impensable en les regions i pobles on no hi va arribar fins més tard. Diu Jordi Maluquer: "El ferrocarril crea

prosperitat, però fa el contrari allà on falta. El ferrocarril fa una acció selectiva enormement potent en favor de les comarques ben comunicades, i a la inversa: on no arriba el ferrocarril augmenten molt les dificultats."

Si bé és cert que el ferrocarril s'instal·la allà on hi ha indústria, és a dir, mercaderies i primeres matèries per transportar i, per tant, desenvolupament i diners, també ho és que, ben sovint, no són pas únicament factors econòmics que decideixen on hi haurà tren o no.

Com explica Francesc Cabana, en la lluita per tenir ferrocarril, "Manresa fa la competència a Igualada i, per qüestions polítiques, a Madrid: qui guanya és el diputat de Manresa, Joaquim Maria de la Paz. Aquest fet fou lamentable per a la capital de l'Anoia i tingué transcendència fins gairebé un segle després".

Alguns altres projectes, com la línia fins a Sant Joan de les Abadesses per transportar el carbó que es creia que hi havia, van arruïnar els empresaris que el van finançar.

El ferrocarril fou la gran inversió de mitjan segle XIX. Un gran nombre de membres de la burgesia catalana hi varen invertir. Es varen construir ferrocarrils, però l'eufòria va deixar pas a la decepció, perquè al final va resultar que la majoria de línies eren molt poc rendibles.

L'arribada del ferrocarril permeté el desenvolupament industrial i fins i tot agrari d'algunes zones. Però la construcció de noves línies no només va tenir un rerefons empresarial, sinó que en alguns casos depengué de decisions polítiques.

Sílvia Velaure

Ara pots veure el Romànic en versió original



Ara LLEIDA
Un museu obert

Informa't al telèfon: 902 10 11 10

Rep la informació a casa i participa al sorteig d'articles de parament, omplint aquest cupó:

Nom: _____
Domicili: _____
Ciutat: _____ D.P.: _____

Enviar a:
PATRONAT DE TURISME DE LA DIPUTACIÓ DE LLEIDA
Rambla Ferran, 18 3er. - 25007 Lleida
www.lleidatur.es