

# Cent-cinquanta anys de l'ordenament del ferrocarril a l'estat espanyol

El 3 de juny de 1855, les Corts espanyoles van promulgar una llei amb l'objectiu de posar ordre a l'articulació de la xarxa ferroviària. Al llarg dels deu anys següents l'estat va construir uns 5.000 quilòmetres de vies, una estructura bàsica sobre la qual encara avui dia s'organitza el sistema ferroviari de l'estat espanyol.

**L**a construcció del ferrocarril espanyol es va produir amb molt de retard, si la comparem amb els ferrocarrils europeus. Quan l'any 1848 es van inaugurar els primers 28 quilòmetres de la línia fèrria que unia Barcelona amb Mataró, a Europa el ferrocarril ja era una realitat indubtable: França disposava de 3.000 quilòmetres, Alemanya, d'uns 6.000, i Gran Bretanya, de més de 10.000 quilòme-

tres de xarxa construïda. La situació econòmica i cultural d'Espanya al segle XIX contribueix a explicar aquest retard i la mentalitat especulativa de les classes dominants i de les burgesies espanyoles esdevé fonamental per entendre el caràcter també especulatiu que va prendre durant els primers anys la construcció ferroviària. En una activitat que va esdevenir bàsicament privada, eren nombroses les pugnes que

es van produir per disposar de concessions ferroviàries, com nombrosos van ser els escàndols financers que fins i tot van afectar la mateixa família reial. És prou conegut que, en combinació amb el financer i polític José de Salamanca, la família reial va aconseguir subvencions del Govern —quan Salamanca era ministre— per la línia Madrid-Aranjuez, de la qual eren concessionaris, i també que aquest mateix ministre va fer canviar la ubicació de l'estació del Nord de Madrid per situar-la en terrenys que eren propietat de la corona, per poder cobrar una indemnització molt més alta. De fet, la línia Madrid-Aranjuez es va construir per satisfer el desig de vincular la capital del regne, *villa y corte*, amb la població d'estiueig de la casa reial i de la noblesa palatina.

La llei general de ferrocarrils promulgada per la burgesia progressista, en el poder des de la revolució de 1854, havia de posar ordre al caos inicial, però

**Tron de la costa del Maresme aturat a l'estació de Badalona en una imatge de 1900. A la dreta, locomotora que va inaugurar, el 1848, la línia Barcelona-Mataró, la primera dels Països Catalans. La màquina es conserva al Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.**



EL TEMPS / JORDI FLAY

a la pràctica va acabar consagrant, a grans trets, el caràcter especulatiu amb què es va construir la xarxa ferroviària espanyola. En primer lloc, perquè va establir el caràcter radial, que tenia com a punt d'arribada i de sortida la capital del regne, quan Madrid era únicament la capital burocràtica de l'estat, sense cap pes econòmic ni social en el conjunt peninsular. La llei donava facilitats enormes a la constitució de societats ferroviàries a través d'accions, en un moment en què, segons va dir el ministre de Foment durant la discussió parlamentària, "*casas extranjeras están decididas a hacer proposiciones para la ejecución de esas líneas principales*". Preveia subvencions de l'estat i, sobretot, autoritzava la importació de material ferroviari, des de l'estranger, lliure d'aranzels. La resta de la legislació econòmica adoptada pels progressistes l'any 1856 facilitava la constitució de bancs i de societats de crèdit.

**Construcció i fallida del ferrocarril.** L'aplicació d'aquesta nova legislació fou fulminant. En primer lloc, perquè foren els banquers francesos els que van aprofitar la nova conjuntura i van crear les dues grans companyies protagonistes de la nova eufòria ferroviària: els Rothschild van impulsar, el 31 de desembre de 1856, la

## La xarxa ferroviària dels Països Catalans

Catalunya fou pionera en la construcció dels nous camins de ferro. La iniciativa partí del comerciant barceloní Josep M. Roca, que, juntament amb el matoroní Miquel Biada, l'any 1843 van constituir la Societat de Camins de Ferro de Mataró. El 28 d'octubre de 1848 s'inaugurava la primera línia fèrria existent a l'estat espanyol, que unia Barcelona amb Mataró. A partir d'aquest moment, Barcelona es convertí en el centre on confluïren les tres línies ferroviàries que es construïren fins al 1865. Una, en direcció cap a França, va disposar de dos traçats alternatius: el que anava per la costa, que representava la continuació de la línia de Mataró i que el 1859 arribava fins a Tordera (ferrocarril de l'est); i la segona, per l'interior, via Granollers, feia cap fins a Girona l'any 1862 (ferrocarril del nord). La línia de Barcelona a Saragossa, per Manresa i Lleida, fou construïda amb una rapidesa relativa, ja que el tren va arribar a la capital del Bages el 18 de juliol de 1859 i a Lleida el 1860 (ferrocarril de l'oest). Finalment, la tercera línia era la que enllaçava Barcelona i Tarragona per Vilafranca del Penedès. L'any 1856 les dues ciutats quedaven enllaçades, en la perspectiva de seguir la construcció de la línia per la costa fins a València.

Al País Valencià la construcció del ferrocarril fou també força matiner. A través del financer valencià José Campo, que el 1846 havia constituït la Societat Valenciana de Foment, es projectà la línia que havia d'unir el Grau amb Xàtiva, la tercera línia de l'estat espanyol inaugurada després de la de Barcelona-Mataró i Madrid-Aranjuez (1851). L'any 1852 s'inaugurà ja el tram que anava de València a Vilanova del Grau, i el mateix any s'inauguraven els trams que comunicaven València amb Silla i aquesta població amb Benifaió. Finalment, el 18 de desembre de 1854 es va inaugurar la línia del Grau a Xàtiva. A partir d'aquest moment l'objectiu era comunicar Xàtiva amb Almansa, i per la costa, en col·laboració amb capital català, enllaçar-la fins a Tarragona, la qual cosa s'aconseguí l'any 1867. Fou l'obra de la Societat de Ferrocarrils Almansa-València-Tarragona. L'altra connexió ferroviària que coneix el País Valencià és la que es va dur a terme a càrrec de la Companyia MZA, que unia Alacant amb Almansa, a partir del 1858.

En el cas de Mallorca, la realització del primer ferrocarril fou més tardana. De fet, tot i que els primers projectes es van portar a terme als anys seixanta, per mà dels germans Gispert, la crisi ferroviària va impedir posar-los en funcionament, i no fou fins als anys setanta que s'inicià la construcció del primer ferrocarril que va unir Palma amb Inca. Inaugurat el 24 de febrer de 1875, donà la senyal de partida de la construcció ferroviària a l'illa. Fins al 1881 es van construir 83,7 quilòmetres de línia fèrria, el 30% del total. Des d'Inca el ferrocarril continuà fins a Sineu i Manacor, on arribava ja el 1879. El 1877 s'havia posat en funcionament la línia que unia Palma amb el seu port i el 1881 s'inaugurà la que enllaçava Alaró amb Consell. La peculiaritat del ferrocarril illenc va ésser, però, que per l'ample de via s'utilitzà la iarda anglesa, de 0,915 metres.

El gran negoci del ferrocarril espanyol el van realitzar els empresaris del veí estat francès

Companyia del Ferrocarril de Madrid a Saragossa i Alacant (la famosa MZA), mentre que els germans Péreire creaven la Companyia dels Camins de Ferro del Nord d'Espanya, formalment constituïda el 30 de març del 1858. I per arreu sorgien promotors francesos i espanyols disposats a participar en el negoci ferroviari. Els nous bancs que es van constituir a



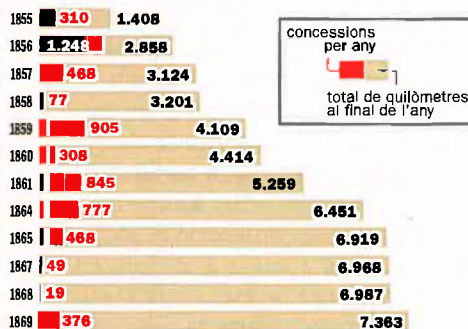
## XARXA FERROVIÀRIA DELS PAÏSOS CATALANS

Vers el 1874



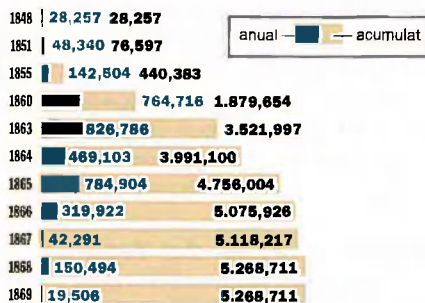
### FERROCARRILS ADJUDICATS EN QUILOMETRES

A l'estat espanyol



### QUILOMETRES OBERTS AL PÚBLIC

A l'estat espanyol



### ELS PREUS DELS BITLLETS DE FERROCARRIL L'ANY 1856

Un jornalier de Barcelona cobrava 8 rals diaris

Ferrocarril de Barcelona a Mataró (monopunt de l'est)

| TRAJECTE         | 1.ª classe | 2.ª classe     | 3.ª classe     |
|------------------|------------|----------------|----------------|
| Barcelona-Mataró | 4 rals     | 2 rals 4 mrs*  | 1 ral 26 mrs.  |
| Barcelona-Mataró | 7 rals     | 5 rals 22 mrs. | 4 rals 20 mrs. |
| Barcelona-Mataró | 10 rals    | 8 rals         | 6 rals         |

Ferrocarril de Barcelona a Martorell (monopunt de l'oest)

| TRAJECTE                   | 1.ª classe     | 2.ª classe     | 3.ª classe     |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Barcelona-Santa            | 2 rals         | 1 ral 6 mrs.   | 24 mrs.        |
| Barcelona-Hospitalet       | 2 rals 28 mrs. | 2 rals         | 1 ral 14 mrs.  |
| Barcelona-Martorell de Rei | 7 rals 2 mrs.  | 4 rals 24 mrs. | 3 rals 18 mrs. |

Ferrocarril de Barcelona a Granollers (monopunt del nord)

| TRAJECTE             | 1.ª classe     | 2.ª classe     | 3.ª classe     |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Barcelona-Granollers | 1 ral 18 mrs.  | 1 ral 6 mrs.   | 28 mrs.        |
| Barcelona-Mollet     | 7 rals 2 mrs.  | 5 rals 14 mrs. | 2 rals 20 mrs. |
| Barcelona-Granollers | 11 rals 2 mrs. | 8 rals 22 mrs. | 6 rals         |

\*maravedis

Font: FONTANA, Josep: La fi de l'Antic Règim i la Industrialització, 1787-1868, vol. V d'Història de Catalunya, Barcelona, Edicions 62, 1988. / ARTOLA, Miguel (dir.): Los ferrocarriles en España, 1844/1943, II vols, Madrid, Servicios de Estudios del Banco de España, 1978. / BENET, J.; MART, C.: Barcelona a mitjan segle XIX. El moviment obrer durant el bienni progressista, 1854-1856, II vols., Barcelona, Ed. Curial, 1976.

### LA XARXA FERROVIÀRIA ESPANYOLA EL 1865



L'any 1864 es va mostrar el fracàs del ferrocarril: el tràfic tant de viatgers com de mercaderies era tan escàs que resultava insuficient per cobrir costos

l'empara de la llei del gener del 1856 també van apostar per les inversions ferroviàries, fins al punt que entre 1856 i final de 1864 els ferrocarrils havien rebut la quantitat de 1.553,2 milions de pessetes, mentre que el conjunt de societats industrials per

## Invasions per tren

L'única normativa que el Govern havia aprovat anteriorment a la llei general de ferrocarrils era la reial ordre de 31 de desembre de 1844, molt restrictiva i que havia adoptat una mesura polèmica, com fou la d'establir l'ample de via en els 6 "pies castellanos", 1,67 metres, quan l'ample de via normal a Europa era d'1,44 metres. La mesura –que tants problemes va comportar en el futur–, tot i que s'ha volgut justificar per raons orogràfiques, a causa d'un terreny molt muntanyós que requeria locomotores més potents, sembla que es vincula, sobretot, a una decisió políticomilitar, encaminada a evitar invasions per ferrocarril des de França.

accions només van arribar, en el mateix període, als 98,4 milions. En els deu anys posteriors a 1855, els ferrocarrils van absorbir, així, quasi la totalitat de les inversions capitalistes realitzades a l'estat espanyol.

Tanmateix, el gran negoci en la construcció del ferrocarril el va realitzar el capitalisme francès, ja que tot el material ferroviari fou d'importació d'aquest estat. Les facilitats duaneres, com que no havien de pagar drets aranzelaris, van malbaratar la possibilitat d'incentivar la indústria metal·lúrgica autòctona. I empreses com la Maquinista Terrestre i Marítima, per exemple, creada justament el 1855, van quedar fóra del projecte ferroviari. Altrament, l'any 1864, quan ja s'havien construït prop de 4.000 quilòmetres de via fèrria, es va mostrar el fracàs del ferrocarril: el tràfic tant de viatgers com de mercaderies era tan escàs que esdevenia del tot insuficient per cobrir costos. La pèrdua de valor de les accions ferroviàries en borsa i la paralització del ferrocarril foren el pròleg a la crisi financera que va esclatar el maig de 1866 i que va representar la primera fallida seriosa del capitalisme espanyol en la seva història.

*Pelai Pagès i Blanch*

## Confidencial



Xavier Vinader

## Xerrameques

Els professionals de l'espionatge nord-americà utilitzen la paraula *chatter* (xerrameca) per descriure el producte més comú que s'obté de les *comint* (abreviatura de "comunicacions d'intel·ligència"), les operacions de vigilància electrònica que tenen com a objectiu les "persones d'interès", manera molt pèrfida de referir-se a "tots els que coneixen o planegin qualsevol cosa que els Estats Units tinguin necessitat de conèixer".



La National Security Agency (NSA) és el ciberorganisme –l'empresa d'espionatge més gran del món, amb 35.000 empleats reconeguts– que s'encarrega de posar el nas a les comunicacions dels altres, és a dir, de vigilar electrònicament els enemics –i a vegades també els amics– del govern ianqui. I en els últims tres anys, el capdamunt de la llista dels més "escoltats" ha estat ocupat sempre per Bin Laden, els seus lloctinents, els seus associats, els simpatitzants d'Al-Qaida i els cercles més amplis del fonamentalisme islàmic, tots els que podien estar vinculats o saber dades relacionades amb els plans del revolucionari saudita. Pel que sembla, a falta d'agents infiltrats en els *sancta sanctorum* d'Al-Qaida, els professionals de l'espionatge nord-americà s'han hagut de conformar amb les xerrameques que "enganxaven" aquí i allà per prevenir els devastadors atacs que les cel·les d'Al-Qaida podien estar planificant.

Després de l'11-S, qualsevol xiuxjueig estrany captat per la "xarxa d'orelles electròniques" de l'Agència Nacional de Seguretat (NSA) dona origen, immediatament, a una alerta d'un possible atac a ponts, túnels de metro, edificis, esdeveniments mundials o companyies d'aviació, tant als EUA com arreu. Un neguit continuat. Perquè, escoltar a tort i a dret no vol dir entendre-ho tot correctament. La realitat mostra que, en el tema Bin Laden, els espies de Bush estan més perduts que un pop en un garatge. Amb la qual cosa, i amb el record del World Trade Centre de fons, davant el mínim índex cap responsable de seguretat vol quedar-se quiet a veure què passa. I l'enrenou continua.