

Dossier Euram

Des de les “carreras de postas” que Felip V va dissenyar el 1720 fins al gestor aeroportuari AENA, passant per l'AVE o la xarxa de ferrocarrils construïda a partir de 1850, a l'Estat espanyol, les infraestructures de transport s'han bastit històricament com un radi amb origen i final a Madrid. Aïllar el corredor mediterrani ha estat una obsessió constant.



El Km. 0 madrileny deixa constància de la voluntat expressa de l'estat de bloquejar les comunica-

Un aïllament històric premeditat

És l'any 1720. La victòria de Felip V a la guerra de Successió i els decrets de Nova Planta han empetat la llavor de l'absolutisme borbònic francès en l'ordenació territorial i l'exercici del poder al regne d'Espanya, i han convertit Madrid en el Km. 0 polític i administratiu. El monarca ha posat el segell reial al reglament de “carreras de postas”, que estableix per llei l'origen i la destinació de cada carretera, destinada fonamentalment a facilitar l'enviament d'ordres des de la cort i rebre informacions a la capital. Seguint la tradició de segles anteriors, l'obertura i conservació dels camins anirà a càrrec dels municipis, amb l'autorització de la corona i la supervisió dels corregidors. S'oficialitza així la discriminació dels territoris de l'estat considerats perifèrics, e manera que se'ls incomunica entre ells i i es

vertebra tota comunicació a través del centre peninsular. El 1747, sota el regnat de Ferran VI, s'establirà per primera vegada a la història d'Espanya la possibilitat de construir els camins reials que havien quedat determinats a les “carreras de postas” amb presupost de la corona. Però els camins considerats secundaris, entre els quals tots els de Catalunya, continuaran a càrrec dels municipis i, per tant, en clara situació de desavantatge.

Els primers peatges. Sumida en una crisi econòmica i social profunda, l'Espanya de la segona meitat del segle XVIII necessita un revulsiu. I com succeirà dos segles més tard, la reacció dels poders públics serà fer una gran inversió en infraestructures sense canviar les bases econòmiques. El 1761, Carles III encarrega un pla

de salvament al ministre de la Reial Junta de Comerç i Moneda, Bernardo Ward, un economista irlandès establert a la cort espanyola. A partir de les seves recomanacions, la Corona aprovarà aquell mateix any un pla general de carreteres articulant sis eixos principals i sis carreteres generals, coincidents amb les carreres radials de Felip V. Ara sí, el Km. 0 s'assenta definitivament com a epicentre del mapa radial de carreteres d'Espanya.

Segons Ward, de la capital del regne hauran de sortir carreteres en direcció a la Corunya, Badajoz, Cadis, Alacant i la frontera francesa, tant per Baiona com per Perpinyà. A més, es ramificarà aquest radi cap a “ports de mar i altres ciutats principals: de la Corunya cap a Santander, que és el més essencial i urgent, un altre per a Zamora fins a Ciudad Rodrigo, cap a Cadis, un altre



cions al llarg del corredor mediterrani.

cap a Granada, i així de tots els altres”. Ward ha insistit en la necessitat d’executar amb càrrec a la Hisenda de la corona la construcció d’aquests camins, però també considera la participació dels usuaris en els costos del seu manteniment mitjançant un peatge.

Sigui com sigui, amb aquest disseny de carreteres, la cort satisfarà els seus objectius administratius –correu i informació–, militars i d’ordre públic –abastiment de Madrid–, però caurà en un greu parany, els efectes negatius del qual encara avui s’arrosseguen: deixarà de banda qüestions de tipus econòmic com la barator i la regularitat de les càrregues transportades i, per tant, menystindrà els criteris de productivitat econòmica en el disseny de les seves infraestructures de transport.

Fins al punt que les regions més dinàmiques des del punt de vista comercial, Catalunya, Euskadi i també el País Valencià, apareixen en aquest mapa de carreteres com simples punts perifèrics que es connecten amb Madrid però queden aïllats de la resta dels territoris, cosa que provoca, per

exemple, que una mercaderia que surti d’Alacant o València ha de passar pel Km. 0 per poder arribar a Barcelona, i viceversa, recorrent més del doble de quilòmetres necessaris.

L’esperit de Felip V viu. Però a mitjan segle XIX la marginació de Catalunya i també del País Valencià en l’àmbit de les infraestructures es farà encara més evident amb l’aprovació de la llei de ferrocarrils espanyols de 1855, que consagra el mateix model radial de carreteres radials per a l’incipient mitjà de transport que ja ha revolucionat economies com la del Regne Unit.

Només cal recórrer a la intervenció del diputat a les Corts espanyoles Andrés Borrego davant la comissió de ferrocarrils per a comprendre’n la filosofia: “Quan escoltava i llegia que Anglaterra, França i Alemanya s’esforçaven per cobrir els seus territoris amb una xarxa de ferrocarrils, repetia jo una i altra vegada: No xarxa, sinó creu és el que nosaltres necessitem, i aquesta creu la considero destinada a operar ni més ni menys que la nostra salvació econòmica, de la mateixa manera que la creu mística del Calvari ha operat la regeneració de l’espècie humana”. De fet, Borrego recull fidelment l’esperit de Felip V amb les “carreras de postes”, la cohesió d’una nació per mitjà de les carreteres.

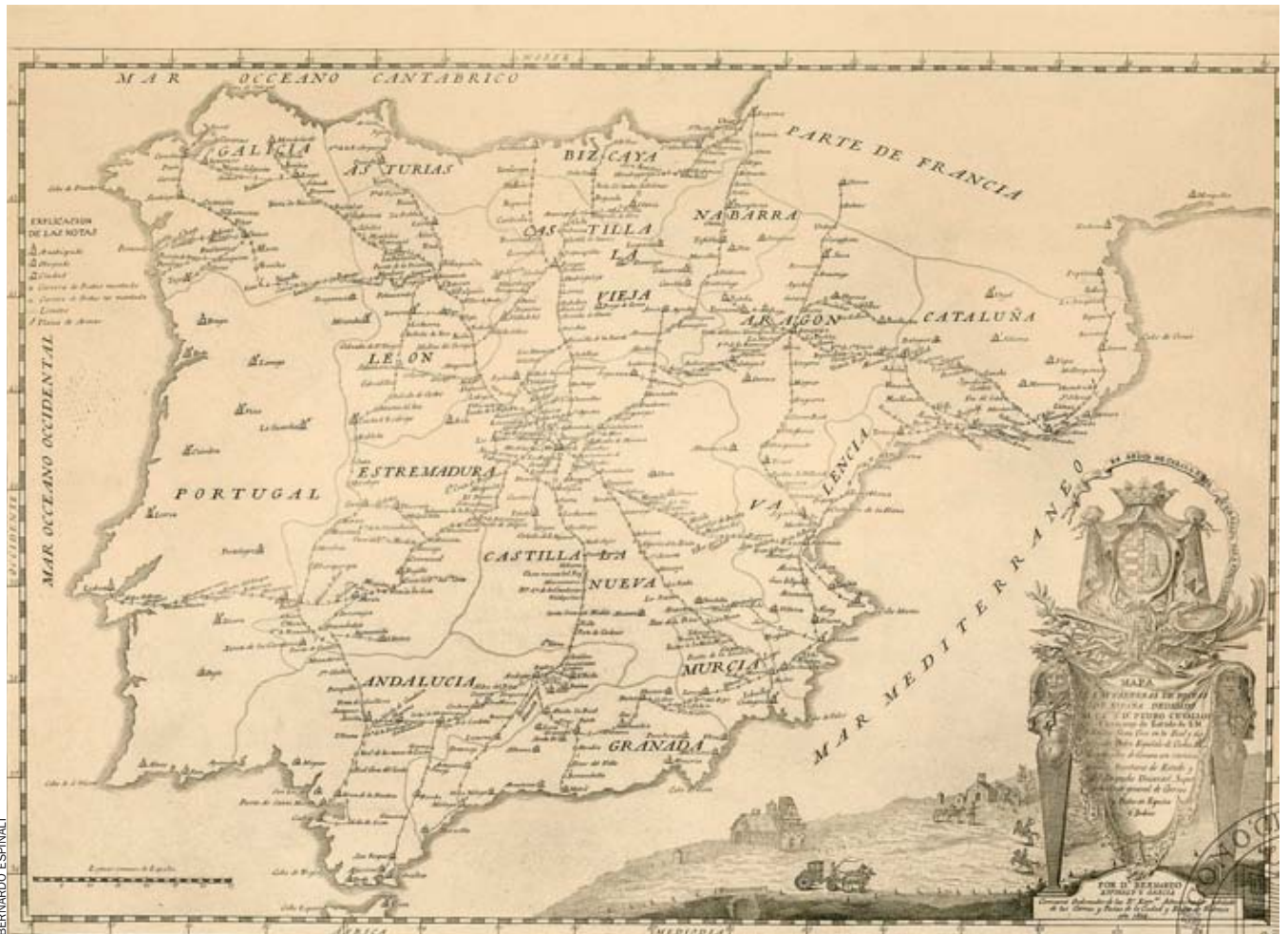
Fruit de cinc anys de debats polítics, incloent-hi picabaralles parlamentàries i escàndols de corrupció relacionats amb la concessió de línies de ferrocarril, la llei consagrarà la radialitat d’una xarxa recolzada en l’erari públic i marginada d’Europa per la desgraciada decisió de fixar una amplada de via diferent, els sis peus castellans. A diferència d’Europa, el ferrocarril espanyol anteposarà la connexió de totes les capitals de província amb Madrid a la implantació del ferrocarril en les relacions transversals més transitades.

Una vegada més, Catalunya quedarà aïllada d’aquesta teranyina ferroviària, malgrat haver posat en servei el primer ferrocarril a la península el 1848, el Barcelona-Mataró, impulsat per industrials catalans i rendible des del primer any de funcionament. La Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró i Viceversa no

obté ni un sol ral de subvenció pública ni facilitats d’accés al crèdit.

Per contra, una subvenció de 30 milions de rals va permetre finalitzar les obres el 1851 d’un ferrocarril que havia nascut amb la finalitat prioritària de traslladar la cort de la capital a Aranjuez. Altres línies de l’estat també es queden sense subvenció: Barcelona-Mataró, Barcelona-Granollers, Barcelona-Martorell, Mataró-Arenys de Mar, Tarragona-Reus i Sevilla-Còrdova. En canvi, l’estat avala operacions a interès zero a les línies del Grau de València a Xàtiva i Alar-Santander, i subvenciona directament els trajectes Madrid-Almansa, Almansa-Xàtiva, Almansa-Alacant, Barcelona-Saragossa, Jerez de la Frontera-Matagorda, i Langreo-Gijón-Oviedo. Fruit de l’acumulació d’inversions i de subvencions en la construcció del ferrocarril –les concessions ferroviàries més potents s’han fet per favors polítics– es produirà una greu crisi financera l’any 1866, de la qual l’estat trigarà dècades a recuperar-se del tot.

La reacció catalana. El marge de maniobra de Catalunya per a lluitar contra l’aïllament és pràcticament nul, per una qüestió de competències, però també perquè el poc marge que dona Madrid no serveix de res si no hi ha un finançament a càrrec del territori. Amb tot, només tres anys abans que s’aproves la llei espanyola del ferrocarril, s’havia creat la Junta General de Carreteras de Cataluña, una mancomunitat de les quatre províncies catalanes. Pagant-s’ho de la seva butxaca, aquest nou organisme té competències per a construir carreteres a Catalunya, tret de les tres estatals de l’època de Carles III. Un petit àmbit de gestió que esdevé un gran triomf si tenim en compte el marc polític centralitzat i uniformitzador dels liberals. Gràcies a la Junta, es poden finalitzar obres cabdals com les carreteres de Tarragona a Lleida, Manresa-Vic i Girona-Palamós. Però l’aventura s’acaba ben aviat, quan el 1857, una nova llei espanyola d’obres públiques estableix que l’estat només pagarà les carreteres generals, mentre que les provincials i locals aniran a càrrec de les diputacions i els ajuntaments. És a dir, que els ajuntaments i



Mapa de les "carreras de postas" i travessies espanyoles l'any 1804, el primer disseny de les quals data del 1720, per encàrrec de Felip V.

les diputacions hauran d'incrementar els impostos sobre el comerç i el consum que ja fan pagar als ciutadans de Catalunya. Ja hi estan avesats, a pagar més per després constatar com queden marginats de la inversió pública i altres territoris de l'Estat gaudeixen d'una xarxa radial de carreteres i ferrocarrils engreixada per la Hisenda espanyola.

Una dada ben significativa certifica l'antiguitat del concepte d'espoliació fiscal. L'any 1868, dels quinze territoris en què està dividida Espanya, Catalunya ocupa el desè lloc en quilòmetres de carretera per cada 1.000 habitants. Castella la Vella, el País Basc, Lleó, Castella la Nova, Navarra, Aragó, Extremadura, Múrcia i Astúries, per aquest ordre, tenen més quilòmetres que Catalunya, i subvencionats, no cal dir-ho, pel mateix estat.

Al llarg del segle XIX, les infraestructures planificades des de Madrid

respondran al mateix esquema que la dinastia borbònica va imposar dos segles enrere, la qual cosa consolidarà l'aïllament dels territoris del corredor mediterrani i, alhora, marginarà tot l'Estat d'Europa i impedirà la sortida natural de Catalunya per la frontera francesa.

L'alta velocitat. I al darrer terç del segle XX, mentre Europa construeix infraestructures sota criteris de rendibilitat econòmica i/o social, Espanya s'entesta a mantenir ben present l'obsessió borbònica de dissenyar infraestructures sota criteri estrictament polític. El moment culminant d'aquesta política pot datar-se de forma molt concreta el 25 d'abril de l'any 2000, quan el president del govern espanyol d'aleshores, José María Aznar, feia aquesta promesa en el seu debat d'investidura: "Tindrem una xarxa d'alta velocitat que, d'aquí a deu anys, situarà totes les capitals de províncies

a menys de quatre hores del centre de la península". Aquesta declaració de principis no només condemna els territoris amb més vitalitat econòmica a conformar-se amb el mercat interior, tancant les portes a l'alta velocitat que miri cap a Europa, sinó que condemna tot un estat al malbaratament en infraestructures amb l'únic criteri de sostenir ideològicament una nació a través de les vies d'un tren al preu que sigui.

I fins avui mateix, que el corredor mediterrani no només no està connectat per alta velocitat sinó que entre Tarragona i Castelló hi ha un forat negre, que de fet ja apareix als mapes de ferrocarril de mitjans del segle XIX i de carreteres del 1720, que impedeix una connexió de mercaderies digna a velocitat convencional per a poder exportar a Europa. És el resultat de viure tres-cents anys sotmesos al jou del Km. 0 de Puerta del Sol.

Gemma Aguilera