

EL FERROCARRIL VA AJUDAR A LA CONSOLIDACIÓ DE L'ACTUAL ESTAT CENTRALITZAT

Del «vuit català» a l'expansió del capitalisme

Paradoxalment, el mateix que avui fa del ferrocarril el mitjà de transport més ecològic –grans distàncies, gran capacitat de càrrega i poques despeses– és el que al segle XIX permet el desenvolupament i expansió de la indústria capitalista. Alhora que el tren, la creació de la Guardia Civil i l'ús del telègraf consoliden l'estat centralitzat modern.

Josep Maria Roselló

LICENCIAT EN CIÈNCIES POLÍTIQUES I SOCIOLOGIA

El primer camí de ferro, com li deien aleshores, és la línia de l'Havana a Güines, a l'illa de Cuba, encara província espanyola l'any 1837. A la Península, com sabem, és el de Barcelona a Mataró, inaugurat la tardor de 1848.

El que representa el pas del ferrocarril per un territori està força ben exposat al fullet promocional *Prospecto para la construcción de un camino de hierro desde Barcelona a Camprodon* (1844):¹

- el guany en temps, preu i comoditat per als viatgers.
- aquesta reducció també afecta la correspondència, tant pública com privada, en benefici principalment dels comerciants.
- la venda de productes del camp, bestiar o aviram a la ciutat ja que es pot anar i tornar el mateix dia.
- la circulació de llenya, fusta i materials de construcció cap a la ciutat, i, a l'inrevés, l'arribada de mercaderies només disponibles en la ciutat.
- la facilitat de transport de matèries primeres i gèneres que permet l'augment del volum de producció de les fàbriques establertes, tot estimulant-ne, alhora, la creació de noves al llarg del camí de ferro.

Seguint Pere Pascual,² la xarxa ferroviària bàsica catalana de via ampla es construeix en dues fases degut al crac borsari de 1866. La primera fase abasta de 1845 a 1865 i la segona de 1874 a 1894, que és quan ja queda pràcticament acabada (de Ripoll a Puigcerdà arriba el 1922). Aquesta xarxa al món ferroviari i proper s'anomena el vuit català. El vuit, amb centre a Barcelona, està format per les dues línies a França –Portbou i Puigcerdà–, la de Tarragona cap a València i la de Saragossa per Lleida.³

A l'Estat espanyol la xarxa ferroviària és radial, del centre –Madrid– a la perifèria, com també ho és a casa nostra amb el centre a la ciutat comtal. Per això, cal la construc-



IL·LUSTRACIONS: AZAGRA

ció dels anomenats ferrocarrils econòmics –gairebé tots de via estreta–, per fer una mica de «teranyina» que intercomuni el territori i no solament faci de pont entre grans nuclis urbans o industrials. El primer, i l'únic de via ampla, és el de Mollet a Caldes de Montbuí (1880). Són els populars «carrilets» o «trenets», els traçats d'alguns dels quals s'han convertit, avui, en vies verdes.

L'interès de la burgesia catalana pel ferrocarril, malgrat l'alt cost de construcció de les línies, esdevé l'entrada de primeres matèries des d'Aragó i Castella, ja que es connecta amb la xarxa meridional de l'Estat i s'uneix amb la xarxa francesa i, també, amb l'europea.

Una línia ben fallida, pel que fa al seu objectiu de construcció, és la de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses. Les mines de carbó de Surroca i d'Ogassa són considerades –en aquesta època– el pa de la indústria catalana per la quantitat estimada de material i el preu cal-

culat que no arriba als preus del més habitual carbó anglès. Mai no s'assoleix l'objectiu, ja que no n'hi havia tanta quantitat com es pensava ni tota l'hulla és grassa per poder elaborar el carbó de coc per a la indústria. Al segle XX s'allarga la línia a Puigcerdà, s'electrifica i esdevé d'ús principal per a estiujants, esquiadors i excursionistes.

Als anys trenta ja se senten veus que reclamen la nacionalització del ferrocarril degut a la corrupció de les companyies. L'acció es produeix, però, per uns altres motius, amb la dictadura franquista mitjançant la Ley de bases de ordenación ferroviaria y transportes por carretera, del 24 de gener de 1941, on es crea la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), la qual li representa al dictador el control polític, econòmic i militar del territori.



BIBLIOGRAFIA INTRODUCTÒRIA

DESCRIPTIVA

ROSELLÓ i CASTELLÀ, Josep Maria; *Arriba el tren*, Temes Aiguafredens VI, Ajuntament d'Aiguafreda, Aiguafreda (Barcelona), 1989.

UBACH i SOLER, Tomàs M.; *El ferrocarril: la xarxa catalana*, Ketres Editora, Barcelona, 1984.

ESTUDIS

GÓMEZ MENDOZA, Antonio; *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Espasa-Calpe, Madrid, 1989.

PASCUAL i DOMÈNECH, Pere; *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1889)*, Edicions Universitat de Barcelona, Barcelona, 1999.

ESTUDIS ENCICLOPÈDICS

AA.DD.; *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, dos volums, Fundación de los Ferrocarriles Españoles i Grupo Anaya, SA, Madrid, 1998.

ARTOLA, Miguel (direcció); *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, dos volums, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1978.

VISIÓ OFICIALISTA

CANDEL, Francesc (et al.); *Barcelona i el ferrocarril*, RENFE, Barcelona, 1994.

VISIÓ ECOLOGISTA

AA.DD.; «Trenes, tranvías, bicicletas. Volver a andar», *Archipiélago*, núm. 18-19, 1994, Castelldefels (Barcelona), pp. 9-161.

ESTEVAN, Antonio; SANZ, Alfonso; *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*, Ed. Libros de la Catarata, Madrid, 1996.

I LINGÜÍSTICAMENT

BATLLE i GARGALLO, Lluís; *Diccionari per a ferroviaris*, El Llamp, Barcelona, 1986.

NOTES

1. *Prospecto para la construcción de un camino de hierro desde Barcelona a Camprodon*, Imprenta de Don Agustín Espinosa y Compañía, Madrid, 1844.

2. **PASCUAL i DOMÈNECH, Pere;** «Els mitjans de transport a l'era industrial», a *La primera revolució industrial a Catalunya*, Fundació Jaume I, Barcelona, 1997, pp. 70-82.

3. **VALVERDE Y ALVÁREZ, Emilio;** *Guía del antiguo Reino de Cataluña*, Imprenta de Fernando Cao y Domingo del Val, Madrid, 1887. (Reeditada, darrerament, en edició facsímil, per la valenciana Librerías París-Valencia.)