

L'Estat de ferro

written by Agustí Alcoberro | 19 de gener de 2017

Aquest article s'emmarca dins la campanya 'Fem futur' de l'Assemblea Nacional Catalana.

Els problemes d'infraestructures que arrosseguem tenen un precedent: la construcció de la xarxa ferroviària espanyola a mitjan segle XIX. La primera línia de trens peninsular va comunicar Barcelona i Mataró el 1848 i era d'iniciativa privada. No va ser fins set anys després que unes Corts de majoria progressista van aprovar la llei de ferrocarrils. La llei va permetre multiplicar en pocs anys la xarxa ferroviària peninsular: si en aquell moment el ferrocarril tot just disposava d'uns 500 quilòmetres de via a Espanya, deu anys després n'havia assolit prop de 5.000.

Aquest enorme esforç es va finançar amb diner públic, mitjançant la desamortització dels béns i terres dels ajuntaments, cosa que va disminuir la capacitat de finançament dels municipis i va augmentar arreu les desigualtats socials. A més, la planificació de la xarxa de ferrocarrils va obeir a un estricte plantejament ideològic. Es tractava de fer nació espanyola, tot dibuixant una xarxa radial que tenia el punt de sortida i d'arribada a Madrid. Subsidiàriament, havia de construir també el mercat espanyol, ja que fins aleshores l'economia de les àrees litorals s'articulava mitjançant el comerç naval amb altres països, d'esquena al centre de la península.

La llei va finançar la construcció de via fèrria a tant el quilòmetre, la qual cosa va estimular la creació de noves vies d'escàs o nul interès comercial –i especialment allí on les característiques del relleu ho feien més fàcil-. Ben aviat, la xarxa radial construïda per tota la *Meseta* va resultar un fiasco. Un gran nombre de línies travessaven àmplies extensions absolutament buides i comunicaven ciutats poc

poblades, en llargues jornades que només acabaven a Madrid.

Per això, el negoci que havia estat la construcció, subvencionada pel govern, va esdevenir fracàs a mesura que les línies es van començar a utilitzar. Només el ferrocarril del Mediterrani, construït amb grans dificultats, i la nul·la implicació de l'estat, entre Alacant i Girona, va esdevenir un espai d'intercanvi humà i de mercaderies econòmicament i socialment positiu. A més, la legislació espanyola va optar per un ample de via diferent del francès, cosa que a la pràctica impossibilitava la connexió dels nostres trens amb Europa.

Però l'enorme despropòsit que va suposar aquella empresa va tenir també repercussions polítiques per als instigadors mateixos. El fracàs de les companyies ferroviàries va provocar la crisi financera de 1866, que va comportar la fallida del sistema bancari i el tancament d'un gran nombre d'entitats de crèdit. La construcció de noves vies també es va aturar sobtadament durant un llarg període. S'acabava el que es va conèixer com a "febre d'or".

Tot seguit, es va produir la liquidació del règim polític dels Borbons. La Revolució Gloriosa de 1868 va obligar a fugir la reina Isabel II i va donar pas a les primeres eleccions constituents democràtiques. Cinc anys després, el 1873, es proclamava la Primera República.

Per descomptat, qualsevol semblança amb el present és pura coincidència.