

L'Espanya de ferro

La construcció de la xarxa ferroviària peninsular al segle XIX va tenir com a objectiu vertebrar la nació espanyola

Agustí Alcoberro, professor d'Història Moderna a la Universitat de Barcelona

Els problemes d'infraestructures que arrosseguem avui tenen un precedent altament allisonador: la construcció de la xarxa ferroviària espanyola a mitjan segle XIX. Com és sabut, la primera línia de trens peninsular va comunicar Barcelona i Mataró el 1848. Era d'iniciativa privada, i va resultar un negoci rodó. El 1855, però, unes Corts de majoria progressista van aprovar la llei de ferrocarrils. La llei va permetre multiplicar en pocs anys la xarxa ferroviària peninsular: si anteriorment el ferrocarril tot just disposava d'uns 500 quilòmetres de via, deu anys després, el 1855, 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. Però la planificació de la xarxa de ferrocarrils va obeir a un estricte plantejament ideològic. Es tractava de vertebrar els territoris hispànics, tot dibuixant una xarxa radial que tenia el seu punt de sortida i d'arribada a Madrid. El ferrocarril havia de ser, en primer lloc, un instrument de creació de la nació espanyola. Subsidiàriament, havia de construir també el mercat espanyol, ja que fins aleshores l'economia les àrees litorals s'articulava mitjançant el comerç naval amb altres països, i absolutament d'esquenes al centre peninsular.

Els condicionants polítics i ideològics van marcar la legislació aprovada per les Corts espanyoles i la seva aplicació. 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·l 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 absolut fiasco. Un gran nombre de línies travessaven àmplies extensions absolutament buides i comunicaven ciutats poc poblades, en llargues jornades que només acabaven a Madrid, la capital de l'Estat que gestava la nació espanyola.

Per això el negoci que havia estat la construcció, subvencionada pel govern, va esdevenir fracàs a mesura que les línies es van posar en funcionament. 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. Cal remarcar, a més, que 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 seus mateixos instigadors. El fracàs de les companyies ferroviàries en iniciar-ne la seva comercialització va provocar la crisi financera de 1866 i, amb ella, la fallida del sistema bancari i de la borsa 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. De cop i volta s'acabava la "febre d'or".

I 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.

Tot això, més o menys, els deu sonar. ¿Precedent històric o previsió de futur?