

El procés d'implantació territorial del ferrocarril a Catalunya: La formació de les xarxes de les companyies del «Norte» i M.Z.A.

Jaume FONT I GAROLERA
Universitat de Barcelona

Emmarcament

El procés de formació de la xarxa ferroviària de Catalunya es caracteritzà, en els seus inicis, pel gran nombre de companyies que hi intervingueren, moltes de les quals, després de construir uns quilòmetres de línia o bé es fusionaven entre elles, o bé desapareixien absorbides per les més potents. En aquest article s'exposen els trets específics i s'analitzen les probables repercussions territorials que tingué aquest procés, que finalitzà a principis dels anys 90 del segle passat, quan les companyies del «Norte de España» i M.Z.A. (Madrid-Zaragoza-Alicante) obtingueren el control de tota la xarxa ferroviària de via ampla de Catalunya.

El treball és fruit de la recopil·lació bibliogràfica que vaig efectuar en redactar un capítol de la Tesi Doctoral,¹ se centra especialment en la xarxa de via ampla i abasta el període comprès entre 1848, any en què s'inaugurà la primera línia, i 1892, any en què les companyies del «Norte» i M.Z.A. ja havien completat a Catalunya llur procés d'absorcions. El seu principal objectiu és el d'intentar reflectir de forma simultània, mitjançant una sèrie de figures, quadres i mapes esquemàtics, els processos d'evolució i expansió territorial de la xarxa, d'una banda, i el de creació, concentració i absorció de les companyies que hi intervingueren, de l'altra. Crec que la visió simultània d'ambdós processos facilita, en gran manera, l'estudi de les seves repercussions territorials.

Per tal d'elaborar els quadres i els mapes esmentats, he fet ús de diverses fonts bibliogràfiques. Cal dir, en aquest sentit, que les obres dedicades a l'estudi del ferrocarril són molt nombroses, tant des d'una perspectiva general com en relació amb casos particulars. Aquestes obres prenen punts de vista diversos i tenen múltiples enfoc que són funció de la perspectiva des de la qual són abordades (la història, l'economia, la geografia o bé la divulgació). En aquest darrer sentit, per exemple, hi ha un gran nombre de mono-

grafies dedicades a l'estudi dels ferrocarrils de via estreta que hi hagué a Catalunya. Dissortadament, però, hi ha poques obres que abordin el tema des d'un punt de vista geogràfic i molt sovint les que ho fan tenen un caire marcadament descriptiu.²

D'entre el conjunt de treballs que he consultat entorn del tema, en aquest article he fet un ús exhaustiu de l'obra de caire general «*Los ferrocarriles en España*», 1844-1943, dirigida per Miguel Artola (ARTOLA, 1978) i dels quadres de dades que figuren en els treballs sobre la xarxa catalana que ha publicat el geògraf Tomàs M. Ubach (UBACH, 1984) i Ll. Batlle (BATLLE, 1989).

Pel que fa a la data de fundació de les companyies i d'altres aspectes complementaris, també he fet ús de les veus corresponents de la Gran Enciclopèdia Catalana, per bé que la informació que proporcionen no sempre és completa, sobretot en relació amb les companyies més petites. Finalment, també cal dir, en relació amb les figures que reflecteixen les absorcions de les dues grans companyies, que no s'exposen els canvis de denominació d'una mateixa companyia —cosa força freqüent quan s'obtenia l'ampliació d'una concessió—, ja que haurien resultat del tot il·legibles.

La importància del ferrocarril com a medi de transport i els impactes territorials derivats de la seva implantació

El paper de primer ordre que han jugat els ferrocarrils en el desenvolupament econòmic dels països i dels territoris, ha estat considerat com a molt rellevant per diverses raons.³ D'entre aquestes raons, destaca especialment la seva eficiència com a medi de transport, pel fet que permeté augmentar, de forma gairebé exponencial, la velocitat i la capacitat de càrrega en relació amb els medis de transport terrestre preexistents. Pel que fa a la velocitat, podem afirmar que s'incrementà unes 10 vegades per terme mig, en relació amb els altres medis de transport (inclosa la navegació fluvial). Per il·lustrar aquest fet pot servir com exemple el ferrocarril de Barcelona a Mataró. En aquest cas, durant els seus primers anys de funcionament l'enllaç entre ambdues ciutats, situades a una distància de 28,3 km, s'efectuava en una hora per terme mig, mentre que amb un vehicle ràpid de passatgers es considerava com a excepcional efectuar l'esmentat trajecte en menys de 3 hores.⁴

Per altra banda i en relació amb la capacitat de càrrega, s'estima que es multiplicà per deu, per terme mig, en relació amb els vehicles de tracció animal més eficients. Finalment, el ferrocarril tenia forces avantatges front a la navegació fluvial, sobretot per la velocitat, però també pel fet que les característiques físiques de nombroses àrees feien molt difícil o extraordinàriament costosa la seva implantació, com per exemple a Espanya i a Catalunya, on tots els intents, alguns d'ells quimèrics, fracassaren quan s'implantà el ferrocarril.⁵ En aquestes condicions, el ferrocarril va esdevenir a Catalunya, el medi de transport més important de la segona meitat del XIX i el primer terç del segle XX, amb tot el seguit de conseqüències territorials que es derivaren d'aquest fet.

Quant als impactes territorials concrets, en el cas de Catalunya, s'ha de fer esment, doncs, del paper que jugà en els camps de la consolidació del, ja iniciat, procés d'industrialització, com per exemple al Vallès i al Bages, del desenvolupament d'una agricultura

encarada a la comercialització, cas de la regió de Lleida i de la Plana de Vic, i del desenclavament⁶ de comarques fins aleshores aïllades o de difícil accés, com el Priorat, la Ribera d'Ebre i el Ripollès.⁷ També s'ha de recordar que si bé el ferrocarril millorà notablement l'accessibilitat de les àrees esmentades, també provocà un allunyament relatiu de totes aquelles zones on, en un primer moment, no hi arribà, la qual cosa alentí els processos d'industrialització que s'havien iniciat, des de finals del XVIII, en ciutats tan dinàmiques com Igualada, Olot i Berga, o bé en comarques com el Moianès i el Lluçanès, entre d'altres.⁸ Finalment, s'ha d'esmentar el paper que jugà en la consolidació de l'actual model territorial, amb l'afaiçonament d'una xarxa força densa i concentrada entorn de Barcelona i orientada de forma sensiblement paral·lela a la costa, fet que reforçà el paper de la capital i el dinamisme de les àrees litorals i prelitorals millor dotades.

Visió general del procés de formació de la xarxa

El procés de formació de la xarxa queda reflectit en la gràfica 1, on s'exposen el nombre de km anuals, de via ampla i estreta, que entraren en explotació entre 1848 i 1951, i també en la gràfica 2, que reflecteix la magnitud que van assolint ambdues xarxes durant aquest període, en km acumulats. Per altra banda, en el mapa 1 es pot observar el procés d'expansió territorial d'ambdues xarxes, amb indicació de l'any en què arribà el ferrocarril a cadascuna de les estacions ressenyades.

El primer any reflectit correspon a l'obertura del primer tram de ferrocarril, i el darrer (1951) s'ha escollit pel fet que fou l'any en què el ferrocarril de la Noguera Pallaresa quedà deturat a la Pobla de Segur.⁹ A partir d'aleshores la xarxa ja no experimentà cap ampliació més i les úniques actuacions se centraren en racionalitzar les línies en explotació, la qual cosa requerí, per norma general, construir enllaços operatius entre línies. Per altra banda, l'any 1951 també coincideix amb l'època en què la xarxa en explotació fou més extensa, en la mesura que posteriorment, i amb el precedent del ferrocarril d'ample espanyol de Mollet del Vallès a Caldes de Montbui —clausurat ja el 1932—, la majoria de les línies de via estreta i algunes de via ampla serien tancades. En aquest sentit, val la pena afegir que algunes d'aquestes línies tingueren una vida útil extraordinàriament efímera, com és el cas del ferrocarril de Tortosa a Alcanyís, que fou inaugurat el 1943 i realitzà el darrer servei el 1969, la qual cosa suposa menys de 30 anys de funcionament. En resum, l'any 1951 Catalunya disposava, doncs, d'uns 1.300 km de ferrocarril d'ample espanyol i d'uns 450 km més de via estreta (vegeu la gràfica 2). Actualment, la xarxa ferroviària és d'uns 1.500 km (BATLLE, 1989), és a dir, d'uns 250 km menys que fa quaranta anys.

De l'observació de la gràfica 1 es desprén que la xarxa de via ampla (de 1.668 mm) es formà en dos períodes, el primer entre el 1853-55 i el 1865-67 (amb l'excepció més prematura del ferrocarril de Mataró), i el segon entre el 1876 i el 1892, any en què quedà completat a Catalunya el procés d'absorcions de les dues grans companyies espanyoles (vegeu les figures 1 i 2). Tal com es pot observar en la gràfica 2, la primera etapa fou més breu i més intensa que la segona. En el primer cas, la intensificació de les construccions es vegé extraordinàriament afavorida per la llei de ferrocarrils que fou promulgada durant el Bienni Liberal (llei de 3 de juny de 1855). Durant aquest període entraren en funcionament les línies de Barcelona a Lleida i Saragossa, de Barcelona a Tarragona i

a València, pel Penedès,¹⁰ de Barcelona a Girona, pel Vallès i pel Maresme, i de Reus a Tarragona. Per altra banda, també s'havia iniciat la construcció dels ferrocarrils de Reus a Lleida i de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, les obres dels quals quedaren interrompudes pel període de crisi i d'inestabilitat en què s'entrà a partir de 1865,¹¹ fet que queda perfectament reflectit a la gràfica 2.

El segon període arrenca a principis dels anys 70 i culmina l'any 1892. En aquest cas les construccions foren menys intenses i es recolzaven en el «Plan General» de 1867, que fou ampliat el 1870, i en el pla de 1877, que romangué vigent fins 1912, els quals s'analitzen més endavant. Durant aquest període es completà la construcció de les línies iniciades en l'etapa anterior i es construïren les noves línies de Barcelona a Valls, per les costes de Garraf i de Barcelona a Reus i Saragossa, per Móra d'Ebre. Com és conegut, aquesta darrera línia pretenia unir Madrid i Barcelona pel camí mínim, la qual cosa suposava establir un traçat que havia de superar grans dificultats orogràfiques, la pràctica totalitat del qual transcorria per un territori feblement poblat. Cal esmentar també, que aquesta segona etapa, se solapa amb l'inici de la construcció de la xarxa de via estreta, que s'efectuà de forma menys concentrada i discontinua i que s'allargà fins els anys 30, tal com es pot observar en la gràfica 2.

En relació amb la xarxa de via d'ample espanyol, cal esmentar que l'any 1892 assenyala a Catalunya la fi de la construcció de noves línies per part de les companyies privades. En aquest sentit, totes les ampliacions posteriors a 1892, foren finançades directament per l'Estat, ja que tots els concursos quedaren deserts, al no acudir les companyies esmentades a les licitacions. Aquestes ampliacions es concretaren en la construcció dels dos transpirinencs catalans i en el ferrocarril de Tortosa a Alcanyís, ja esmentat. Pel que fa a la construcció de les dues línies pirinenques —de Ripoll a Puigcerdà i de Lleida a la frontera, seguint el curs de la Noguera Pallaresa—, els treballs s'iniciaren durant l'etapa de la Mancomunitat, però la línia de Puigcerdà s'obrí durant la dictadura de Primo de Rivera i la de la Noguera Pallaresa quedà interrompuda per la Guerra Civil.¹² Per la seva banda, la línia de Tortosa a Alcanyís i a la Val de Zafán, tal com s'ha dit, no s'obrí fins l'any 1942. De l'observació de les gràfiques i del mapa es desprèn, doncs, que la xarxa de via ampla ja s'havia configurat plenament el 1892, de manera que a partir d'aquesta data només s'amplià significativament la xarxa de via estreta.

El procés finalitzà l'any 1942 en què es nacionalitzà el conjunt de la xarxa, que seria explotada per la RENFE. Com es conegut, l'Estat es féu càrrec de la xarxa a causa del dèficit que començaren a experimentar les companyies, des del moment en què el transport per carretera comença a ser un seriós competidor, i pel fet que tant la infraestructura com el material mòbil havien resultat, en bona part, destruïts durant la guerra civil, la qual cosa feia inabordable la reconstrucció per part de les companyies esmentades.

Formes d'expansió de la xarxa: concessions, finançament i planificació

Tal com s'ha vist, la construcció de la xarxa s'efectuà en dues etapes i vingué regulada per les lleis de 1855, 1867-1870 i 1877. No obstant això, s'ha d'esmentar que en cap moment existí un pla global, almenys en la forma en que ho podríem entendre avui. En aquest sentit, per exemple, durant el període inicial, que va de 1843 —any en què s'atorgà

la concessió del ferrocarril de Barcelona a Mataró— i 1855 —en què es promulgà la primera llei de ferrocarrils—, no existí cap llei que regulés l'expansió de la xarxa i que establís quines línies haurien de ser prioritàries. Durant aquests anys només existia la normativa de 31-12-1844, que fou promulgada a instàncies de les iniciatives particulars, que tendien a multiplicar-se, i que fixava l'ampla de via en 1.668 mm, qüestió que tants rius de tinta ha fet vessar i que tants projectes de reforma ha generat. La decisió fou adoptada pel Govern a partir de les recomanacions que establí una comissió de la Dirección General de Caminos que havia estat nomenada a l'efecte.

No obstant això, segons Diego Mateo del Peral (ARTOLA, 1979, vol I, pp. 40-43), el fet més negatiu dels inicis de la xarxa no fou tant la decisió sobre l'ampla de via, sinó el desgavell que propicià el text de la normativa de 1844, fruit d'una inexplicable passivitat de l'Estat que cedí davant els interessos dels particulars. En aquest sentit, malgrat que les recomanacions de la comissió esmentada eren fortament intervencionistes, s'indicava que s'haurien d'atorgar en funció de l'interès general i només a projectes solvents que tinguessin garantit el finançament, el redactat final de la normativa dóna peu a l'especulació més descarada amb l'addició d'una clàusula que permetia a «sujetos de conocido arraigo» poder aspirar a obtenir les concessions. Segons el mateix autor, durant el anys 1845 i 1846 s'atorgaren més de 6.500 km de línies, la major part de les quals caducaren sense haver-se col·locat ni un carril.

L'obtenció de la concessió era el requisit indispensable per a poder construir una línia. En general les línies eren proposades per l'Estat o bé per particulars o companyies ja existents i havien de ser aprovades per llei. La mateixa llei regulava en cada cas les subvencions a que tindria dret cada línia, fins que no s'establí un marc global en la llei general de 1855. El mecanisme més habitual d'obtenció de les concessions fou el de les iniciatives de particulars, els quals després les cedien a les companyies. Aquest fet dóna lloc a l'aparició d'un seguit d'especuladors especialitzats en l'obtenció de les concessions que provocaren escàndols tan sonats com el del ferrocarril de Madrid a Aranjuez. En aquest cas el promotor, el Marquès de Salamanca, construí la línia que un any més tard, el 1852, va vendre a l'Estat, el qual, a la seva vegada li va llogar. Paral·lelament també va obtenir el 1851, la prolongació de la línia esmentada fins a Almansa, que seria finançada per l'Estat. Malgrat que les successives lleis intentaren limitar d'alguna forma l'acció dels especuladors, el sistema de concessió de les línies a particulars, fou el més habitual durant tot el procés de construcció de tota la xarxa ferroviària.

Pel que fa al finançament, hi hagueren notables diferències entre Catalunya i la resta d'Espanya. Així, la construcció i finançament del ferrocarril espanyol anà molt lligada, a partir de la llei general de 1855, a les aportacions de capital exterior, fonamentalment francès, però també belga i anglès. En general existí un fort lligam entre el capital bancari i la inversió ferroviària, així, la Sociedad de Crédito Mercantil e Industrial, lligada a Rothschild, fou la gran impulsora de la companyia M.Z.A., i el Crédito Mobiliario, controlat pels germans Pèireire, de la companyia del «Norte». Per la seva banda, la «Cia. General de Crédito», controlada per Pros i Guilhou, fou la impulsora dels ferrocarrils de Sevilla a Jérez i Cádiz, i de Lleida a Reus i Tarragona (ARTOLA, II, pàg. 38).¹³

En el cas de Catalunya, en canvi, les inversions foren, en bona mesura, fruit de capitals locals, com és el cas, per exemple, del Banc de Barcelona, lligat a Manuel Girona. Per

altra banda, es produí un fort drenatge de l'estalvi dels particulars cap a la inversió en ferrocarrils. Segons diversos autors, aquest fet tingué una certa incidència en el procés industrialitzador, degut a què el ferrocarril drenà, durant la seva primera etapa d'expansió, la major part dels capitals (NADAL, J., 1975).¹⁴ No obstant, això, s'ha de recordar que aquest període coincideix amb la constitució de les grans empreses tèxtils i amb l'execució d'obres d'infraestructura, tan transcendents des d'un punt de vista geogràfic, com el Canal d'Urgell (que quedà obert el 1861).

Pel que fa a la planificació, ja s'ha esmentat que no existí un pla de ferrocarrils, tot i que des del 1850 el Parlament s'ocupà del tema. En aquest sentit, les successives lleis es limitaren a indicar diversos itineraris, que generalment partien de la base d'assolir una xarxa radial confluent a Madrid. Així, en un projecte de 1852, elaborat pel Ministeri de Foment, hom dividia la xarxa en dos tipus de vies, les que unien Madrid amb les regions agràries centrals i les que unien Madrid amb el litoral i l'exterior. Per altra banda, en un dels projectes elaborats per les Corts no apareix, curiosament, cap línia que afectés a Catalunya, de les quatre que s'aprovaren com a preferents.¹⁵

En aquestes condicions, de 1851 a 1855, se succeïren diversos projectes, la majoria del quals no tingueren cap interès en promocionar les línies de Catalunya. Per altra banda, cap dels projectes esmentats preveia una connexió amb França a través del territori català, ni una línia de Barcelona a València. Durant aquest període, per l'Estat sempre fou prioritària la línia de Madrid a Irún (que fou oberta l'any 1864, 14 anys abans que la de Portbou) cosa que motivà la protesta d'alguns diputats catalans.

Finalment, i degut a les protestes generalitzades, en la «Ley General» de 1855, s'optà per a declarar com a línies de primer ordre i, per tant, subjectes a subvenció. «... las que, partiendo de Madrid terminen en las costas o fronteras del reino», fet que marginava de la política de subvencions a una part important dels ferrocarrils en construcció o en estudi a Catalunya (vegeu les figures 1 i 2, especialment la denominació de les companyies). Per altra banda, la llei no definia itineraris concrets, fet que incidí notablement en els traçats, els quals sovint obeïen més als interessos de les companyies, que no pas a criteris de racionalitat geogràfica. La qüestió anterior, unida al fet que les subvencions s'atorgaven en funció del nombre de quilòmetres construïts, permet explicar perquè una part important de les línies té avui dia uns traçats tan sinuosos, amb nombroses marrades, que a vegades s'han volgut explicar per causes orogràfiques.

La «Ley General» fou reconsiderada l'any 1867, moment en què s'endegaren els estudis d'un pla general. En aquest pla, que especifica línies concretes, es consideraren per a Catalunya, a més de les línies ja existents o concedides (la de Girona i Portbou, la de Sant Joan de les Abadesses, i la de Tarragona a Lleida), una línia d'Igualada a Calaf, proposada per la «Comisión de Ingenieros», una línia de Tarragona a Barcelona, per la costa, proposada per la «Junta Consultiva de Ingenieros de Caminos» i una línia de Saragossa al port dels Alfacs, per Escatrón i Alcañis, proposada per una «Comisión Especial», nomenada a l'efecte, que, finalment fou l'única que prosperà.¹⁶ De fet, el pla sancionà les línies d'actuació preferent i, per tant, les que podrien ser construïdes mitjançant subvencions públiques (ARTOLA, 1978, vol I pàg. 121). Finalment, el 1870, durant el govern de Prim s'amplià aquest pla (per llei de 23 de juny de 1870), on figurava, a més de la línia anterior, un brançal d'Alcanyís a Reus.

Finalment, s'ha d'esmentar el pla de 1877, que romangué vigent fins l'any 1912, en el qual cal destacar, com a canvis més significatius, la desaparició de la línia d'Escatrón als Alfacs i la inclusió de la línia de Barcelona a Saragossa, per Reus i Escatrón, que fou construïda per la companyia dels Directes a Madrid i que constitueix la darrera obra important endegada per la iniciativa privada a Catalunya. Durant aquests anys, tal com s'ha esmentat, ja s'havia endegat a Catalunya el procés de construcció dels ferrocarrils de via estreta, però un «Plan de Ferrocarriles Secundarios», que contemplés aquest tipus de xarxa no seria aprovat fins l'any 1901.

El procés de concentració de la xarxa

En les figures que s'adjunten s'intenta reflectir tot aquest llarg procés de formació de la xarxa. La figura 1 reflecteix el procés que culmina amb la formació de la xarxa de la gran companyia catalana del T.B.F. (Tarragona, Barcelona, França), la qual seria absorbida per la M.Z.A. de Rothschild, malgrat que continuà en explotació, com a «Red Catalana de M.Z.A.», fins els anys 20. Per la seva part, a la figura 2 s'exposa el procés d'absorcions propiciades per la companyia dels germans Péreire, la companyia del Nord, el qual s'inicia amb l'absorció de la segona gran companyia catalana, la del ferrocarril de Barcelona a Saragossa i a Pamplona. Segons Artola, aquest procés d'absorcions propiciat per les dues grans companyies fou generalitzat a tot Espanya, de tal forma que el capital que controlaven ambdues societats passà d'un 36% el 1865, a un 55% el 1891 (ARTOLA, 1978, vol II).

El procés esmentat tindria un mínim de tres fases i seguí dos mecanismes, d'una banda el de l'absorció pura i simple d'una companyia per part d'una altra, i, de l'altra banda, la fusió i progressiva concentració. Bona part de la xarxa ferroviària de Catalunya seguí aquest segon model, especialment en el cas que donà lloc a la formació de la gran companyia del T.B.F. (vegeu la figura 1).

En línies generals, la primera fase, s'inicia amb l'obtenció d'una concessió, que pot ser impulsada per part d'iniciatives locals, i que sovint només se centra en línies de curt abast territorial. Aquest és el cas, per exemple, de les diverses línies que surten de Barcelona i de les que s'inicien a Reus i a Tarragona, fet que es pot observar perfectament en ambdues figures. Aquesta fase inicial sol prosseguir amb l'endegament de la línia i culmina amb l'aplicació de la concessió, la qual cosa obliga a la fusió de les companyies que entren en litigi pel nou tram de línia. D'aquesta manera, s'inicia un primer procés de concentració que queda perfectament exemplificat en tots els casos, com per exemple en les línies de Barcelona a Granollers, de Barcelona a Mataró i de Barcelona a Molins de Rei (vegeu la figura 1), i també en les línies de Reus i Tarragona (vegeu la figura 2).

A la segona fase, entren en litigi amb les companyies que són fruit de la primera concentració, companyies més grans, que ja són creades amb la intenció d'establir línies de més llarg abast territorial, com és el cas de les companyies d'Almansa a València i a Tarragona (figura 1) i de Barcelona a Saragossa (figura 2). Finalment, a la tercera fase, aquestes companyies mitjanes queden sotmeses a la pressió dels dos gegants, cosa que les obliga a accentuar els processos de concentració, com la creació del T.B.F., per exemple, fins que són progressivament absorbides per aquestes (vegeu la figura 1).

Tanmateix una explotació racional feia inevitable aquest procés si hom volia intensificar el tràfic. Aquest fet requeria unificació tarifària, facilitats per a poder efectuar llargs recorreguts i l'eliminació de traves com les ruptures de càrrega o la manca d'interconnexions entre línies. Per Artola, la finalitat més important seria la de disminuir el cost mitjà d'explotació, al quedar repartit el capital físic i les despeses d'administració en un tràfic de més volum físic (ARTOLA, 1978, vol II, pàg. 48).

Finalment, en el mapa 2 queda reflectida quina era la situació de la xarxa al final del procés de concentracions, el qual, tal com s'ha vist, coincideix també amb el final de les construccions endegades per part de la iniciativa privada, per tant, podríem dir que el model ferroviari que ha perdurat fins a l'actualitat ja havia quedat plenament consolidat a la fi del procés d'absorcions i fusions.

Reflexions finals:

Sobre les conseqüències territorials del procés podem destacar diversos fets. En primer lloc, que la distribució territorial de les xarxes d'ambdues companyies, obstaculitzava, en gran mesura, la circulació de les persones i de les mercaderies (vegeu el mapa 2). En aquest sentit, per exemple, els trens de la companyia del Nord no podien accedir de Tarragona a Barcelona ni de Barcelona a la frontera, mentre que per la seva banda, els de M.Z.A. no podien accedir a Lleida ni passar de Tarragona. En aquestes condicions, un viatger que anés de València a Barcelona es veia obligat a canviar de tren. En segon terme, la competència entre companyies permet explicar traçats com el de Barcelona a Saragossa, per la via de Móra, la qual cosa permeté a M.Z.A. capitalitzar l'enllaç entre Madrid i Barcelona, mitjançant un itinerari gens habitual i de grans dificultats orogràfiques.

Per altra banda, en la mesura en que el conjunt de la xarxa fou dissenyat en funció de les estratègies d'explotació de les companyies i no partint d'un pla global, la xarxa que heredà la RENFE l'any 1942 tenia, a més d'un traçat poc vertebrat, nombroses disfuncionalitats, com per exemple la manca de connexions. Alguns d'aquests problemes no s'han arranjat fins temps molt recents, com és el cas, per exemple, de les connexions de Reus, o bé l'obertura d'una línia entre Mollet i Castellbisbal, que estalvia el pas per dintre de Barcelona de nombrosos trens de mercaderies.

Segons Artola, un dels aspectes més negatius de la política d'absorcions endegada per «Norte» i M.Z.A., fou que molt sovint ambdues companyies es trobaren amb un conjunt de línies que formaven xarxes parcials, que en cap cas eren resultat d'un pla estrictament empresarial o bé d'un pla racional de construccions (ARTOLA, 1978. I. pàg. 182). En aquest cas penso que hem de considerar com a més rellevant el fet que la xarxa s'establís sense cap tipus de planificació, que els traçats concrets quedessin sotmesos a la voluntat de les companyies i que quan es podien corregir alguns dels defectes de la xarxa, amb curtes interconnexions, l'Estat no quedés a l'altura de les circumstàncies.

Notes

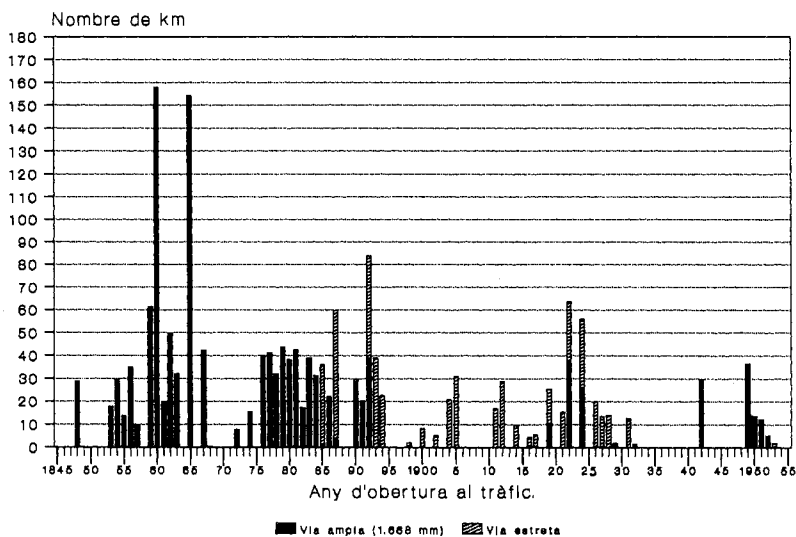
- ¹ És en procés de redacció final i porta per títol: *Infraestructures viàries i desenvolupament regional: el procés de formació de la xarxa viària catalana (1761-1935)*.
- ² En relació amb aquest tema i com a treball realitzat per geògrafs que intenta superar la descripció, pot esmentar-se l'article «**Simulación de una red de transportes: El caso de los Ferrocarriles Españoles**» (EQUIPO UR-BANO, 1972).
- ³ Tot i aquesta apreciació general, des que aparegué l'obra que Fogel dedicà a l'estudi dels ferrocarrils americans, en la qual s'intentava demostrar que sense el ferrocarril el progrés industrial dels U.S.A. no hauria variat substancialment (FOBEL, 1964), són diversos els autors, especialment els seguidors de la *New Economic History*, que opinen que s'ha sobrevalorat el paper del ferrocarril. Pel cas d'Espanya hom compta amb les aportacions de la Tesi Doctoral d'Antonio Gómez Mendoza, resumides en l'obra *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*, (GÓMEZ MENDOZA, 1982).
- ⁴ En les diverses i precises relacions que efectua el Baró de Maldà dels seus viatges a Mataró en el seu «*Calaix de sastre*», considera com a excepcional el dia en què emprà tres hores en el trajecte esmentat.
- ⁵ A aquest efecte només cal recordar empreses tan costoses com el Canal de Castilla, els successius intents de fer navegable l'Ebre, obres iniciades, com el projecte d'unir Reus i Salou per un canal o bé el de fer navegable el Llobregat des de Manresa (sobre el darrer projecte podeu consultar VILA VALENTÍ, 1973., pp 127-166).
- ⁶ El terme desenclavament s'empra en el sentit que li dóna Labasse (LABASSE, 1971). Són, doncs, regions o àrees desenclavades, aquelles que poden connectar-se a la resta del territori mitjançant els sistemes de comunicació i transport més eficients del moment històric considerat.
- ⁷ Com a exemple de treball precoç on es demostra la interrelació existent entre el ferrocarril i el desenvolupament de l'agricultura pot consultar-se la monografia regional de Gonçal de Reparaz *la Plana de Vic* (REPARAZ, 1927).
- ⁸ Tots els casos esmentats han generat diversos treballs i estudis monogràfics. Com a exemple d'obra regional recent on s'analitza el cas de la ciutat d'Igualada, podeu consultar *Visió econòmica de l'Anoia* (SOLÉ, J., 1984).
- ⁹ L'any següent, 1952, encara s'inaugurà un tram que enllaçava les línies de Reus, de 5,1 km. De fet, i fins avui dia, els trams nous de ferrocarril que s'han obert al tràfic són vies d'enllaç, com per exemple el tram entre Mollet i Castellbisbal, de 26,1 km, que fou obert el 1982, que intenten corregir les disfuncionalitats més evidents de la xarxa heredada de les antigues companyies.
- ¹⁰ Malgrat que l'any 1862 la línia ja havia arribat a Ulldesona per una banda i a l'Aldea, per l'altra, no quedà oberta fins l'any 1868 a causa de l'oposició de Tortosa a que l'Ebre fos travessat per Amposta o per Vinallop, cosa que marginava a l'esmentada ciutat. Podeu trobar informació sobre aquest tema en l'obra *L'Economia del Baix Ebre* (GRAU, J.J. i SORRIBES, J., 1985, vol II, pp 148-149).
- ¹¹ Pel cas del ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses la primera concessió de la línia s'atorgà l'any 1847 i la segona el 1863. Malgrat que les obres s'iniciaren a partir d'aquest darrer any, quedaren interrompudes en renunciar a la concessió la societat constructora de la línia.
- ¹² Per norma general, hom sol lligar aquestes actuacions a la dictadura de Primo de Rivera, quan en realitat s'iniciaren molt abans. Sobre el ferrocarril de la Noguera Pallaresa podeu consultar el volum corresponent a Lleida de la Geografia General de Catalunya de Carreras Candi (ROCAFORT, C.: *La província de Lleida*).
- ¹³ Per a més informació sobre aquest apartat podeu consultar, ARTOLA, op. cit., vol II, pàgs. 29-46.
- ¹⁴ També podeu consultar: «Ferrocarrils i col·lapse financer», pp. 210-304, dins PASCUAL, P. (1990): *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX*.
- ¹⁵ Aquestes línies eren, segons Diego Mateo del Peral (ARTOLA, I, pàg. 69) «... 1ª, del Norte, en direcció a Francia, con origen en Madrid y término en Irún; 2a, línea del sur, de Madrid a Cádiz, para el enlace de la capital con este puerto; 3a línea del Mediterráneo, de Madrid a Cartagena; y 4a, de Madrid a Portugal». El mateix autor afegeix que «sorprendía en este programa urgente de grandes líneas el aislamiento en que la comisión dejaba a toda la mitad oriental del país, y muy especialmente a Aragón y Cataluña (...) al marginar de la condición de prioritarias y, por tanto, del disfrute de las ayudas del Estado, a las líneas promovidas en aquella área.»
- ¹⁶ Aquesta línia va lligada als intents de fer navegable l'Ebre i a la pressió aragonesa per tal d'obrir una sortida directa a la Mediterrània, la qual durant aquells anys es cercava seguint el curs del riu. De fet no es construí, tal com s'ha dit, fins l'any 1942 (tram Alcanyís-Tortosa) i malgrat que s'havien realitzat les obres d'explanaació en direcció a Sant Carles, quedà aturada a Tortosa.

Bibliografia

- ARTOLA, M. (DIR). (1978): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España (2 volums).
- ASSOCIACIÓ CATALANA DE CIENCIA REGIONAL, (1985): *El ferrocarril a Catalunya*. Recull de ponències presentades a les jornades celebrades a Barcelona l'any 1985. Barcelona, C.I.R.I.T. Col·lecció Actes.
- BATLLE I GARGALLO, LL. (1989): *El transport ferroviari a Catalunya*. Barcelona, Generalitat de Catalunya, D.P.T. i O.P. (Institut Català pel Desenvolupament del Transport).
- CASASSAS, Ll. *Los carrilets en el mapa de Catalunya. Una red con más obstáculos políticos que naturales*, «El Correo Catalán», Barcelona, 24 gener 1976.
- EQUIPO URBANO. (1972): «Simulación de una red de transportes: El caso de los Ferrocarriles Españoles.» *Revista de Geografía*. N-6, 1972, pp 34-54, Barcelona, Dep. de Geo. de la Univ. de Barcelona.
- FOGEL, R.W. (1979): «Notes on the Social Saving Controversy», *Journal of Economic History*, XXXIX (1979).
- FOGEL, R.W. (1924): *Railroads and American Economic Growth: Essays in Economic History*. Baltimore, U.S.A., 1964.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*. Madrid, Alianza Universidad.
- GRAU, J.J. i SORRIBES, J. (1985): *l'Economia del Baix Ebre*. Barcelona, Caixa d'Estalvis de Catalunya. Col. Catalunya Comarcal (2 volums).
- LABASSE, J. (1971): *L'organisation de l'espace*. Paris, Herman. Hi ha traducció en castellà: *La organización del Espacio*. Madrid, IEAL, 1973.
- NADAL, J. (1975): *El fracaso de la Revolución Industrial en España*. Barcelona, Ed. Ariel. (S'ha fet ús de la setena reimpressió de 1986).
- PASCUAL, P. (1990): *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX. Formació i desestructuració d'un sistema econòmic*. Barcelona, Editorial Crítica.
- REPARAZ, G. DE (1927): *La plana de Vic*. Hi ha edició facsímil publicada per EUMO, Vic, 1982.
- ROCAFORT, C. (1912-18): *La província de Lleida*, dins *Geografía General de Catalunya*, dir. per F. CARRERAS CANDÍ.
- SOLÉ, J. (1984): *Visió econòmica de l'Anoia*. Barcelona, Caixa d'Estalvis de Catalunya. Col. Catalunya Comarcal.
- UBACH I SOLER, T.M. (1984): *El Ferrocarril. La xarxa catalana*. Barcelona, Ketres Editora (Col·lecció Ventall).
- VILA VALENTÍ, J. (1973) «L'allunyament del món rural: l'inici de la indústria moderna», dins *el món rural a Catalunya*, Barcelona, ed. Curial. pp 127-166.
- WAIS, F. (1974): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Editora Nacional.

Gràfica-1 Evolució de la xarxa 1848-1955

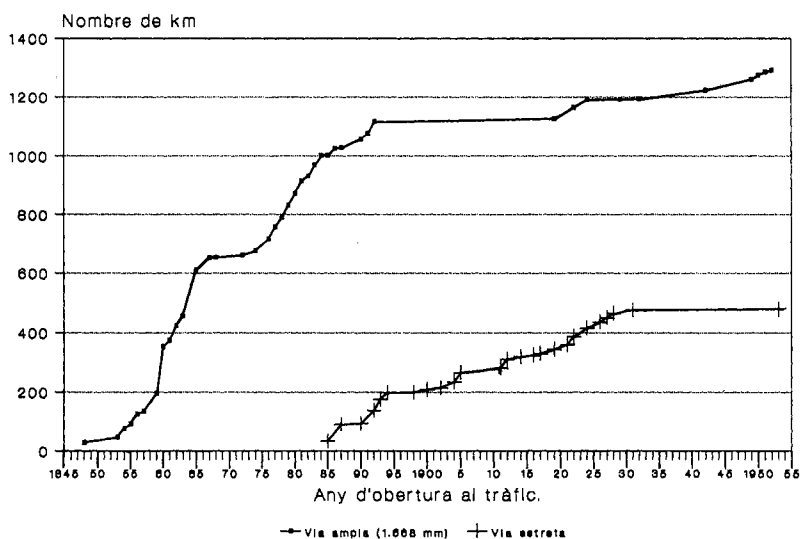
En km oberts al tràfic d'ambdues vies.



FONT: Elaboració pròpia. Dades UBACH, 1984, i BATLLE, 1989.

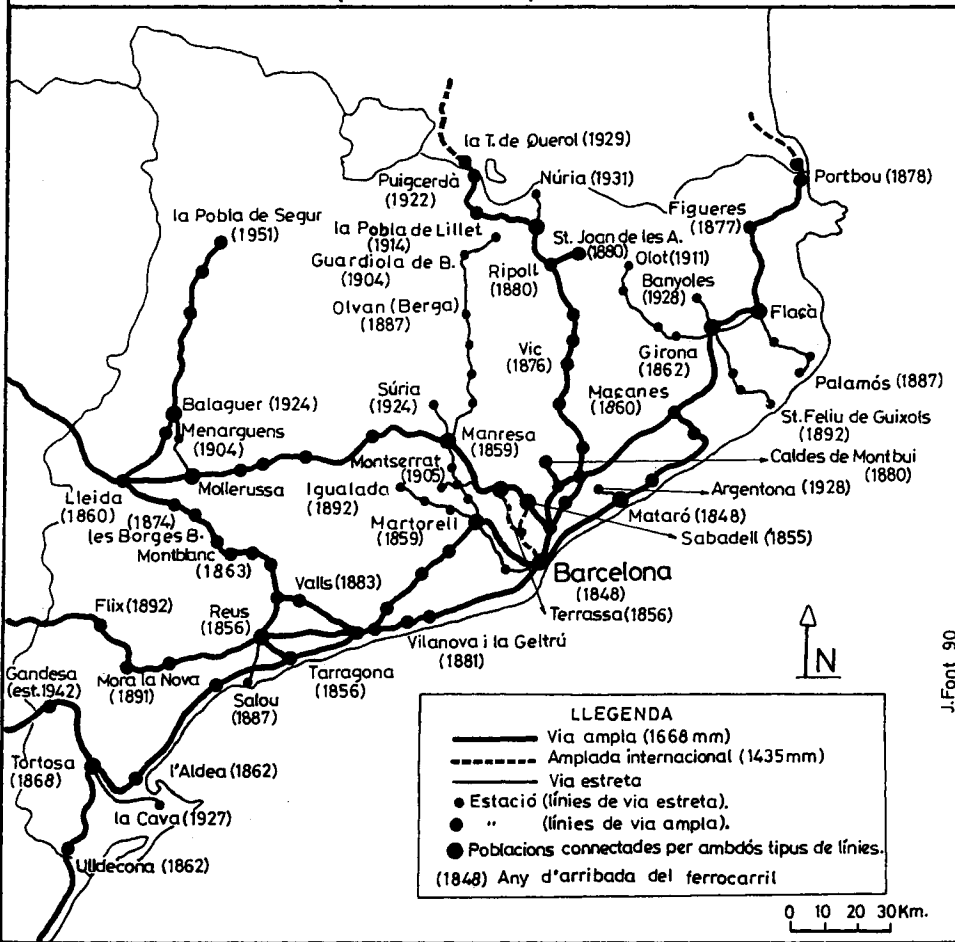
Gràfica-2 Evolució de la xarxa 1848-1955

En km acumulats per ambdós tipus de vies



FONT: Elaboració pròpia. Dades UBACH, 1984, i BATLLE, 1989.

LA XARXA FERROVIÀRIA DE CATALUNYA (1848 - 1951)



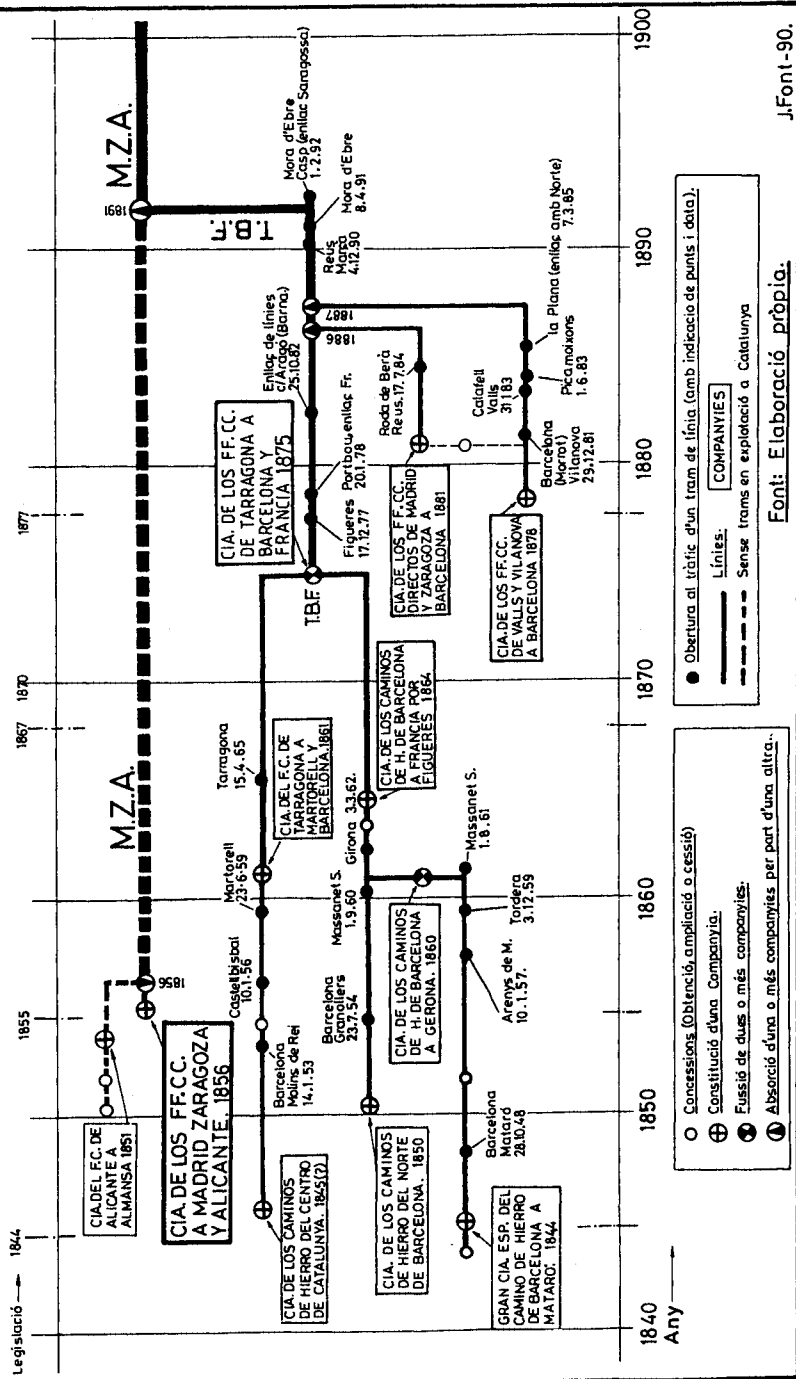
J. Font 90

Font: Elaboració pròpia.

Dades: T.UBACH, (1984) i LI. BATLLE, (1989).

Figura: 1

LA XARXA FERROVIARIA DE CATALUNYA
 Procés de formació de la xarxa de M.Z.A (1848-1891)

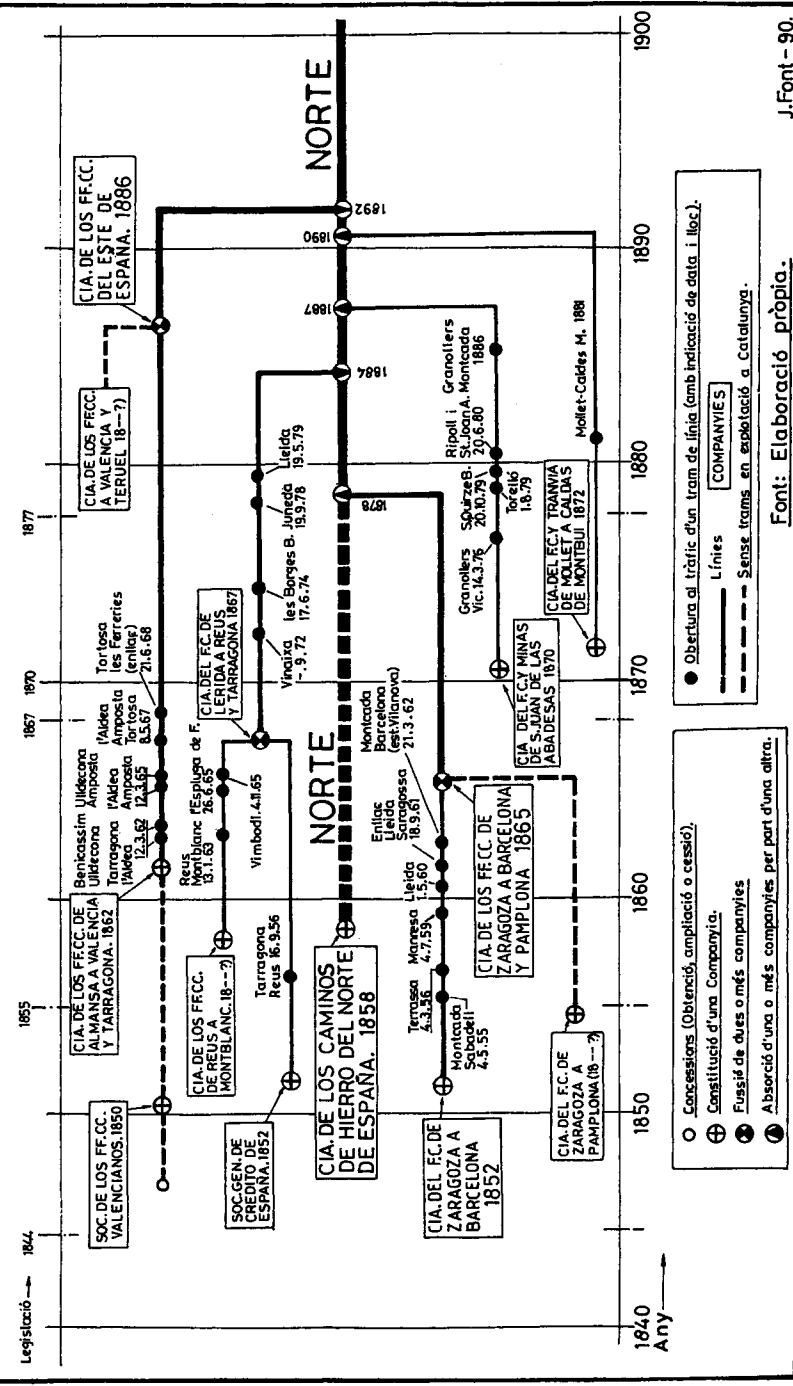


J.Font-90.

Font: Elaboració pròpia.

Figura: 2

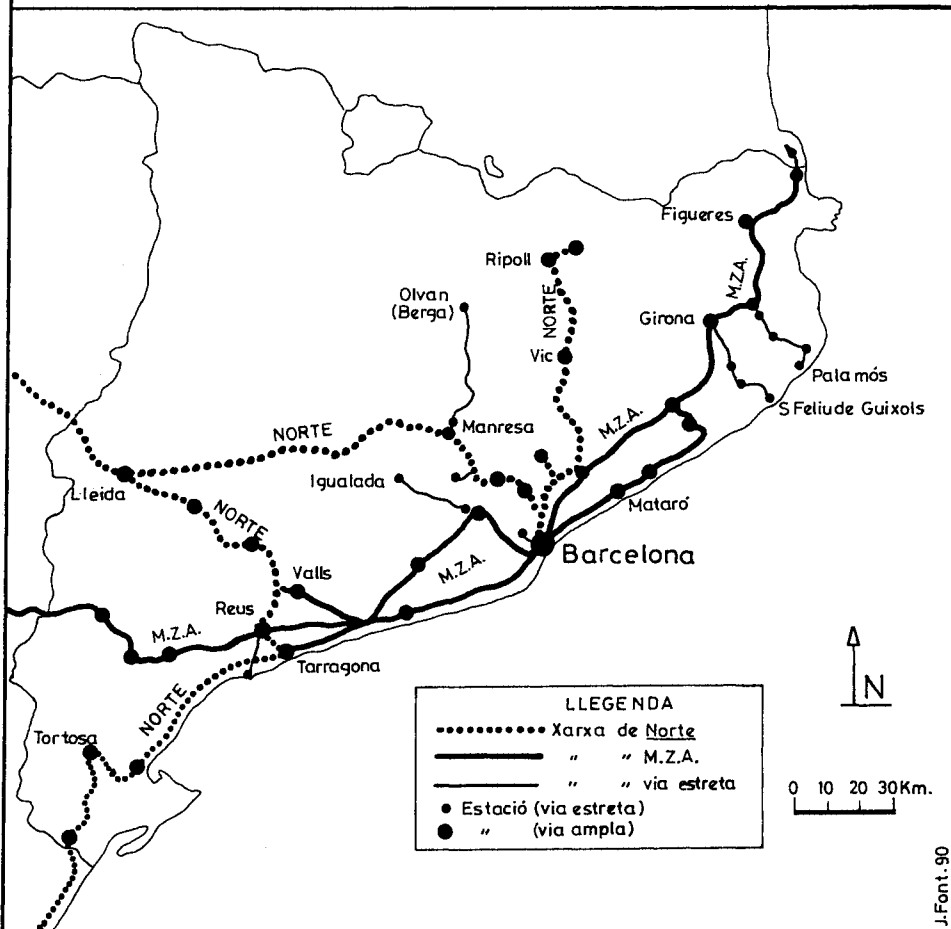
LA XARXA FERROVIÀRIA DE CATALUNYA
Procés de formació de la xarxa de 'NORTE' (1855-1892)



J. Font - 90.

Font: Elaboració pròpia.

LA XARXA FERROVIÀRIA DE CATALUNYA EN 1892 (línees "NORTE" i M.Z.A.)



Font: Elaboració pròpia

J.Font.90