

## L'ELECTRIFICACIO DELS FERROCARRILS

(Suggerències per a la política econòmica de Catalunya)

**E**s indiscutible, que la Ràdio, l'Aviació, els Transports per carretera, els grans expressos, fruit de l'organització capitalista-militar, han demostrat a bastament que l'economia dels pobles estava estrictament lligada i que era endebeades la creació constant de traves aranzelàries o de contingents, per a isolar l'economia d'un poble. Uns pobles depenen més o menys dels altres i l'excés de proteccionisme no arriba a altra resultat que a desballestar més l'economia internacional i a l'empobriment dels Estats.

No és pedanteria, ni pretensió de descobrir res de nou, afirmar que l'organització econòmica mundial actual sofreix un col·lapse que pot ésser fatal a la mateixa organització i a la societat, si no ens decidim tots a entrar per viaransys de més alta moralitat internacional i nacional; ensemps, és indispensable que l'egoisme particular, el substitueixi un egoisme nacional i internacional que, millorant el nivell de vida de la majoria, procuri el més ràpidament possible una represa de les activitats humanes i allunyi l'espectre de la misèria i de la revolució social a què estem abocats si no s'hi porta una ràpida solució.

No vol dir això que els diferents Estats han de prescindir d'una política econòmica particular, egoista potser, nacionalista en tot cas, que permeti el desenvolupament propi de totes les riqueses del país, desenvolupament estimulat per la lluita noble promoguda, el més lliurement possible, entre les idees i les organitzacions científiques i econòmiques internacionals: el lliure canvi.

Catalunya, que per aquest cas particular ha viscut isolada, i per tant endarrerida sobre el progrés industrial internacional, no ha tingut, sortosament, una política militarista o d'armaments; la nostra economia, fundada més en l'organització individual i familiar que no pas en els grans trusts i grans organitzacions financeres, ha desenvolupat la seva riquesa agrícola molt més fortament que la industrial. Aquesta situació ens posa, indiscutablement, al marge de la gran crisi internacional, i deixa oberts a Catalunya tots els camins vers l'assoliment d'un millor molt pròxim en tots els ordres.



Però és necessari que la nostra indústria repregui el lloc que li correspon i desenvolupant-se paral·lelament a l'agricultura, doni a Catalunya una nova deu de riquesa, ja que la distribució mateixa de la nostra riquesa natural permet preveure concentracions industrials en diferents comarques que no solament no dificultaran el desenvolupament de la riquesa agrícola d'altres de millor dotades, sinó que estimularan la creació d'una veritable industrialització de la nostra agricultura, tant en ferratges i grans, com en fruits i fustes.

En aquests moments de reestructuració de l'economia nacional catalana, el que més pot contribuir a aquest desvetllament, és la política dels transports, i particularment, l'estudi profund de la xarxa econòmica de ferrocarrils de Catalunya; per tant, la previsió necessària de l'electrificació dels camins de ferro.

De primer antuvi, però, i per damunt de qualsevol altre interès, és necessari que la nostra xarxa s'internacionalitzi. La via europea, ha d'entrar aviat, el més aviat possible, a la nostra terra. És necessari que la fruita de Tarragona, del Prat, de l'Urgell, de València, pugui ésser embarcada directament en vagons moderns, de gran capacitat (20 ó 40 tones), frigorífics si cal, i de via internacional, per a poder servir, sense tocar les mercaderies, els clients de Londres, París, Berlín o Varsòvia, Copenhague o Oslo.

Catalunya, pobre en carbons de flama llarga, antracites o hules, disposa però, d'aigua abundant, afavorida, encara, per la gran accidentalitat del nostre sòl, que permet la creació d'embassaments fàcils i de gran rendiment. Interessa, però, no oblidar la riquesa hidràulica d'Andorra i ens dol en el cor haver de dir que gràcies a la manca de patriotisme i de dignitat del nostre capitalisme, veiem com França intenta assimilar ràpidament, mancant als tractats internacionals, aquell tros lliure de Catalunya. És la lluita secular entre la Gàlia i Catalunya; però avui, l'obertura de carreteres i la creació d'un ferrocarril que facilitessin l'intercanvi de Catalunya i Andorra, i sobretot la intervenció econòmica i política de la nostra gent en aquell país, mantindria viu l'esperit catalanesc d'independència d'aquella terra germana, que serà un crim de lesa pàtria si deixem afrancesar, i que els nostres fills, amb tot el dret, podran acusar aquesta generació de traïdora als ideals catalans, si en aquests moments de retrobament històric deixem abandonats a la influència estrangera una regió i una riquesa que han d'ésser catalanes.

La riquesa hidràulica de Catalunya sembla ja indicar l'orientació definitiva que hauria de prendre l'electrificació de la nostra xarxa ferroviària. No és pas, però, aquesta la solució que jo crec més útil, econòmicament parlant, tot i donant-li la importància que mereix.



L'electrificació d'una xarxa, feta en el sentit d'utilitzar les forces hidràuliques, té una sèrie d'inconvenients que convé exposar:

a) Obliga a una despesa inicial formidable en material fix (línea de contacte, suports, subcentrals i centrals).

b) L'alimentació de la xarxa, àdhuc fent-se com lògicament hauria de fer-se per diferents centrals reunides per un intercanvi de corrent, a tensió i freqüència iguals, limita la autonomia d'explotació de la xarxa.

c) La vulnerabilitat, en cas de guerra o de revolta, d'una xarxa electricificada és tan gran, que amb una facilitat extraordinària es pot paralar tota una secció i pot impossibilitar-se tota l'activitat de la xarxa, en el precís moment en què és més indispensable la seguretat de funcionament.

d) La necessitat i la possibilitat de crear a Catalunya la indústria ferrocarrilera, són, encara, motius a favor de la nostra tesi.

Evidentment, no serà la solució a vapor la que nosaltres proposarem. És la construcció de les automotores a petroli-elèctriques, la que interessa a Catalunya.

Ja sé que immediatament se'm dirà que Catalunya és tributària de l'estranger en combustible líquid. És precisament per això que interessa estudiar amb interès aquesta solució.

Barcelona té una despesa diària en benzina, aproximadament, de 250.000 pessetes (segurament molt superior). Això vol dir que en números rodons, cada quatre dies fuig de *Barcelona* un milió de pessetes en fum. Hom dirà, doncs, que fora contraproduent afegir-hi els serveis de la nostra xarxa ferroviària, però és que hom oblidaria que Catalunya té uns dipòsits de lignits que poden ésser explotats per destil·lació a boca-mina, única manera de poder treure un rendiment útil a aquests carbons; és que hom oblidaria que en el Pireneu català, Catalunya posseeix uns importantíssims dipòsits d'esquistos bituminosos no explotats, mal estudiats, i que no és pas molt atrevit preveure que degut a la inclinació formidable dels terrenys, és molt possible que hi hagi dipòsits de petroli a extreure. En tot cas, l'esquist de superfície que s'ha assajat, no és pas pitjor que el que amb tant d'èxit s'explota a Alemanya, ans al contrari. D'altra part, la hidrogenació dels olis permetria transformar directament una gran quantitat d'olis que ahir semblaven poc útils, en benzines; es crearia tota la indústria química que com a seqüent natural i obligat porten aquestes explotacions. Es desenvoluparia la creació de material de mines, avui desconegut de la nostra indústria.

Les cendres podrien servir o com a matèria primera per a la fabricació de ciment portland, o, degudament tractades, com primera matèria per a la fabricació d'alumini.

Veuríem néixer la indústria ferroviària, amb el desenvolupament de la



construcció dels motors d'olis pesats i de benzina, tant per a transports ferrats, com per a carretera, aviació o nàutics; la indústria elèctrica prendria un creixement que som lluny, avui, de tenir; la indústria de l'alumini, la construcció de vagons i de material ferroviari, amb tots els accessoris que això representa, repercutiria en la nostra indústria de llanes, de cotó, de puntes; es desenvoluparia la indústria de pintures i vernissos, la dels esmalts i del vidre; tindrien vida pròpia i activa les indústries de la porcellana, material sanitari i de luxe; no hem d'oblidar que fins fa pocs anys, hi havia una important exportació, de Barcelona estant, de porcellanes a Anglaterra i als Estats Units.

No voldria pas que hom jutgés aquest programa, lògic i realitzable amb relativa rapidesa, com a il·lusió d'un somniador. És necessari desvetllar l'esperit emprendedor de la nostra raça que sembla adormit. És necessari que a les valors de casa se'ls posi al lloc que els correspon, que acabi d'una vegada aquesta ridícula superstició, que sols els estrangers són organitzadors o tenen iniciatives; és indispensable que els nostres capitalistes i banquers compreguin que Catalunya és prou gran per a fornir un mercat d'absorció considerable, ja que com he dit abans, la nostra indústria viu endarrerida sobre el progrés internacional, i és possible i cal obrir mercats nous, activitats noves, a casa nostra primer, a l'exportació, si es pot, després.

Estic convençut que avui encara, si aquest modest treball, fruit del desig de veure Catalunya gran i rica, fos signat per un Pearson o un Lowenstein, provocaria si més no, la reunió dels capitalistes catalans per a estudiar les possibilitats de realització d'un programa d'aquesta envergadura.

Fora injust, però, deixar el capital estranger senyorejar sobre les nostres riqueses i veure com el fruit dels nostres estalvis serveix per a reforçar l'economia estrangera, mentre a Catalunya es viu una vida precària.

Catalunya es mereix l'esforç de tots els seus fills i en aquesta hora sublim, més que mai, electrificar les xarxes catalanes, com ha fet el Nord, representa una formidable exportació de capitals (adquisició de automotors, etc.).

Hem de pensar que el desenvolupament de Catalunya, provocaria simultàniament el desenvolupament de la regió del Nord, per estímul, per desig de superació i per conveniència; per tant, és tota una política superestatal la que s'ha d'iniciar; però res no serà factible, res no serà viable, si no té uns fonaments sòlids i reals; l'exploació de la riquesa local pels de casa. L'interès de Catalunya ho demana; que cadascú hi porti el seu esforç.

ENRIC J. FERRER