

## Opinió convidada

Agustí Alcoberro, historiador

## L'Espanya de ferro

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 interès comercial —i especialment allí on les característiques del relleu ho feien més difícil. 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



Espanya és el país amb més quilòmetres d'AVE d'Europa Foto: Renfe

Només el ferrocarril del Mediterrani entre Alacant i Girona va esdevenir un espai d'intercanvi humà i de mercaderies econòmicament i socialment positiu

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 a 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? ●

La setmana

## Colònia esbravada

Carles Camps Mundó



Per aquest 2017 m'he fet el propòsit de fer desaparèixer tot rastre de memòria personal: correspondència i papers familiars que encara pugui conservar. A més, aprofito aquestes ratlles per demanar a avis i àvies del país que facin el mateix, que cremin els baguls on desen documents d'aquesta mena. És un acte necessari per salvar la literatura catalana de quedar sepultada sota el devesall d'obres d'autors-nets i autores-nètes, que sense cap imaginació tiren de veta de les cartes de l'avi o de l'àvia, o de qui sigui de la família, trobades a la calaixera del mas d'origen, per perpetrar la seva posada de llarg literària. En diuen recuperació de la memòria, però en realitat són històries repetitives que només haurien d'interessar la família de l'autor o autora, però que s'han fet un forat mercantil entre els mediocres lectors de dos llibres a l'any —Nadal i Sant Jordi—, que s'han instal·lat en la idea que la literatura és un safareig; una escena, la del safareig, que surt a cada llibre dels que els dic. Que si passaven gana; que si feia molt fred i es perdien les collites; que si una malura els va matar el ramat; que si el besavi era un busca-raons que va amargar la vida a la besàvia; que si l'home de la tieta Tal va anar a fer les Amèriques; que si el germà de l'àvia feia contrabando; que si de set germans només en van sobreviure tres per culpa de les febres; que si el fill dels tiets va morir a la batalla de l'Ebre; que si la tieta soltera era escanyada de llet i no va trobar mai xicot; que si la besàvia es va casar amb el que va ser el seu home tota la vida, el besavi, però estava enamorada del capellà; que si la veïna era una Bovary de poble; que si per la contrada hi corria el maquis i un cosí va ser detingut per col·laborar-hi; etc. I tot amanit amb quatre paraules pretresament genuïnes de l'indret, amb quatre receptes de cuina i un parell de rondalles vora el foc, sense oblidar l'escola rural on "la mainada aprenia de lletra" (literal). Amb 150 pàgines, 200 amb lletra grossa, en fan prou per explicar-nos la història des del mas estant. Avis i àvies, cremeu el "cofre del tresor". Per la cultura! Tantes Karinas amb el baül de los recuerdos, liquidaran la grandesa intel·lectual que encara pugui tenir la nostra literatura i la deixaran com una colònia esbravada. ●

LA TAVERNA

**EL GLOP**

MONTMANY / SANT LLUÍS  
93 213 70 58

**dbcoop** sccl

Soluciones gráficas

c. Sant Lluís, 11, locals 1-98012 Vila de Gràcia  
Tel. 93 242 01 99 - db@dbcoop.cat

**TARGETES DE VISITA**

|                  |         |
|------------------|---------|
| 100 Unitats..... | 10.00 € |
| 200 Unitats..... | 15.00 € |
| 300 Unitats..... | 20.00 € |
| 500 Unitats..... | 32.00 € |

\*mida 5x8 cm impreses a una sola cara  
\*no incloem muntatge ni transport. Preus sense IVA

**FORN DE SANT TIRS**

MERCAT DE L'ABACERIA, PARADES 46-60  
VERDI, 66 · TEL. 932 371 829  
GRAN DE GRÀCIA, 70 · TEL. 932 185 698  
ASTÚRIES, 13 · TEL. 932 378 492

**Necessites un taxi?**

**bama taxi gros**

la teva companyia

**DE TAXIS**

a Barcelona

...TRUCA'NS!

93 358 11 11 93 357 77 55