

Ferrocarrils i industrialització a Catalunya*

per Pere Pascual i Domènech

El desenvolupament desigual de les estructures capitalistes a l'Espanya del segle XIX determinà l'existència d'una Catalunya industrial dins d'una Espanya agrícola i pobra i una permanent incomprensió entre una burgesia industrial, que assumí la defensa del «mercat nacional» i del «treball nacional», i una oligarquia terratinent i financera poc sensible, i àdhuc hostil, al programa industrialista de la burgesia catalana. És Pierre Vilar qui ens ha ensenyat que aquestes diferències estructurals han incubat el catalanisme burgès contemporani,¹ que la burgesia catalana, en veure refusat sistemàticament el seu projecte de «nació espanyola» i decebuda de la realitat de l'Espanya de finals del segle passat, es replegà sobre Catalunya i que d'aquest replegament en sorgí la seva teoria nacional catalana de praxi contradictòria en el decurs d'aquest segle.²

Però, com es gestà aquest canvi d'actitud? El mateix Vilar destacà la data del 1885 per situar l'inici d'un període en el qual la burgesia industrial de l'antic Principat adquirí consciència de la necessitat de crear una plataforma política capaç d'aglutinar entorn dels seus interessos de classe una «solidaritat catalana» que servís d'instrument per transformar l'estat espanyol. Aquest pas fou precedit d'una aferrissada lluita en defensa del proteccionisme, que es desenvolupà del 1868 al 1875, veritable conflicte entre les estructures econòmiques de Catalunya i d'Espanya.³ El projecte industrialista que la burgesia catalana havia forjat durant

* He d'agrair a Josep Fontana, Ramon Garrabou, Borja de Riquer i Jaume Torras els comentaris que han fet sobre l'esborrany d'aquest treball, els quals han contribuït a millorar-lo substancialment.

1. Pierre VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna...*, I (Barcelona 1965²), ps. 63-79, després de fer reviure les il·lusions de la burgesia catalana durant part del segle XIX, ens mostra el procés de la frustració d'aquesta classe social dins un estat liberal espanyol, que no li atorgà un paper polític significatiu ni afavorí excessivament els seus interessos.

2. Borja de Riquer, *Lliga regionalista: la burgesia catalana i el nacionalisme (1898-1904)* (Barcelona 1977), ps. 253-312, estudia la formació del catalanisme burgès i analitza la conjuntura —crisi colonial— en què sorgí l'instrument polític d'aquest nacionalisme: la Lliga Regionalista, alhora que fa paleses l'ambigüitat de l'actuació política concreta d'aquest partit i les contradiccions i límits de la burgesia catalana per portar a la pràctica un autèntic projecte nacional català.

3. Vegeu l'anàlisi que sobre l'actuació de la burgesia catalana durant aquest període ha efectuat Miquel IZARD, *Manufactureros, industriales y revolucionarios* (Barcelona 1979), en la qual s'evidencia la impotència d'aquesta classe social per imposar una política comercial

la primera meitat del segle XIX s'esvaï en el darrer terç de la passada centúria; de l'«espanyolisme» dels homes representatius d'aquesta burgesia —els seus intel·lectuals «orgànics»: Eudald Jaumeandreu, Joan Illas, Joan Güell i Ferrer, Josep Ferrer i Vidal, etc.— es passà a la lacerant visió de la realitat de la nació espanyola continguda en el Memorial de Greuges del 1885.⁴ Com s'ha assenyalat, és indubtable «el veritable “greuge” català contra l'Espanya interior: és un mercat estancat...»,⁵ però per entendre millor la frustració de la burgesia catalana ens cal aprofundir el coneixement dels seus projectes de futur i de la seva actuació durant les tres dècades anteriors al 1868, i aquest estudi està dedicat a intentar aportar alguns elements entorn d'aquesta qüestió.

En aquest període, la burgesia catalana, que no era només industrial, sinó també financera, concebé i desenvolupà un ambiciós projecte de modernització de la infraestructura econòmica del país per tal d'afavorir la consolidació, l'expansió i la diversificació del procés d'industrialització a Catalunya. Aquest projecte girava entorn de les construccions ferroviàries i quedà, segons sembla, definitivament malmès en el context de la profundíssima crisi econòmica i financera del 1866.⁶ Això no obstant, l'impuls creador d'aquesta burgesia en el decurs de les dues dècades compreses entre el 1845 i el 1865 ens ha deixat uns testimonis certament impressionants. En aquests anys es realitzaren moltes de les grans obres que encara avui constitueixen elements cabdals de la infraestructura econòmica de Catalunya: es construí la major part de la xarxa ferroviària del país i el canal d'Urgell, es procedí a l'ampliació del port de Barcelona per convertir-lo en un dels més importants de la Mediterrània i es posaren les bases de la gran Barcelona actual amb la concepció i l'inici de l'Eixample de la ciutat comtal.

sistemàticament proteccionista, la seva incapacitat per impedir la penetració del capital estranger a Espanya, dedicat a explotar, segons les seves conveniències, els recursos del país i el fet que es trobava políticament subordinada a una burgesia agrària que implicava l'existència d'una agricultura rudimentària. Tal com assenyalava M. Izard, la veritable experiència històrica que els industrials catalans adquiriren entre el 1868 i el 1875 fou que, mentre ells «*debían luchar por el proteccionismo porque no estaban en el poder, la oligarquía agraria no se veía en la necesidad de solicitarlo porque formaba parte del grupo que constituía el bloque dominante...*» (ps. 220-221).

4. La *Memoria en defensa de los intereses morales y materiales de Cataluña* (Barcelona 1885) reflecteix, sobretot, el desencís de la burgesia catalana respecte a l'estat espanyol, després de cinquanta anys d'incomprensions i de contínues amenaces a l'estabilitat i continuïtat de l'economia industrial de l'antic Principat, a causa dels possibles canvis en la política comercial. Però un dels trets més colpidors del *Memorial* és que la defensa de la indústria —que dona a Catalunya el seu particularisme estructural en el si de l'Espanya moderna— s'ajunta amb la defensa del dret medieval català, considerant l'una i l'altre com a elements consubstancials de la personalitat històrica de Catalunya: «*Si la industria desaparece o queda extenuada tras tales novedades económicas —referint-se al tractat comercial que el govern de Madrid estava a punt de signar amb la Gran Bretanya—, y los restos de las legislaciones regionales llegan a ser suplidas por el Código castellano, la tendencia unificadora por absorción habrá consumado su obra...*» (ps. 59-60).

5. P. VILAR, *op. cit.*, I, p. 79.

6. Pel que fa a l'immens efecte negatiu que aquesta crisi va tenir sobre l'economia catalana i com a mostra de les profundes reminiscències que deixà en la psicologia de la societat catalana, i particularment de la burgesia del país, és significatiu el recordatori que Valentí Almirall en féu el 1880, quan, comentant l'increment del volum dels negocis que llavors s'experimentava, exclamà: «¡Prou serà que no'ns porti a una catàstrofe com la del 1866!...» (paràgraf citat per M. IZARD, *op. cit.*, p. 42).

Industrialització i modernització dels mitjans de transport

La política econòmica dissenyada per Eudald Jaumeandreu en el seu *Curso elemental de economía política...*, publicat el 1836, consisteix, substancialment, en un conjunt de propostes d'actuació per fer possible la represa de la cursa per a la industrialització a partir d'una situació de retard econòmic, la qual cosa volia dir sense poder comptar amb la demanda procedent dels mercats exteriors.⁷ Els elements fonamentals d'aquesta política econòmica, a part d'una reforma fiscal que eliminés, en la mesura que fos possible, els impostos indirectes, que limitaven el consum de la població, eren: 1) una política aranzelària de signe prohibicionista o altament proteccionista que evités la penetració en el mercat interior espanyol dels productes agrícoles i manufacturats estrangers i propiciés el desenvolupament de la divisió social del treball a l'interior d'Espanya: la separació d'agricultura i indústria, és a dir, la liquidació de les velles economies de subsistència i de les activitats tèxtils domèstiques a les quals es dedicava la pagesia; 2) una reforma agrària que liquidés les estructures feudals subsistents al camp espanyol per tal d'afavorir l'augment de la producció agrícola i de la seva comercialització.⁸

En aquest programa, la modernització dels mitjans de transport ocupa un lloc destacat, atès que «*economiza el trabajo, abarata los productos, multiplica los cambios y da a la producción aquel espíritu vital que la anima, vivifica y fomenta, sin cuya cooperación la fertilidad misma se hace estéril, y con aquella la esterilidad se fertiliza...*».⁹ És comprensible que la modernització del sistema de transport es presentés com una necessitat urgent, perquè el desenvolupament de la indústria cotonera catalana implicà que el mercat interior espanyol s'articulés, en el transcurs de la primera meitat del segle XIX, sobre la base de les importacions de blat i farina que l'antic Principat efectuava de la resta d'Espanya —per compensar l'enorme dèficit de la seva producció cerealística— i de les exportacions de teixits que Catalunya realitzava en contrapartida de les esmentades importacions.¹⁰ Les xifres relatives al comerç de cabotatge del port de Barcelona durant el trienni del 1845 al 1847 són ben il·lustratives d'aquest fet, ja que en-

7. Eudaldo JAUMEANDREU, *Curso elemental de economía política*, 2 vols. (Barcelona 1836) (sobre la vida i doctrina d'aquest economista, *vid.* Ernest LLUCH, *El pensament econòmic a Catalunya [1760-1840]*, Barcelona 1973, ps. 259-332).

8. L'esmentat economista dedicà la totalitat de les 155 pàgines del volum segon del seu *Curso elemental* a exposar i a concretar la mencionada política econòmica.

9. E. JAUMEANDREU, *op. cit.*, I, p. 76.

10. Pel que fa a la formació del mercat interior espanyol, vegeu els següents estudis de Josep FONTANA: *La primera etapa de la formació del mercat nacional a Espanya*, «Homenaje a Jaime Vicens Vives», II (Barcelona 1967), ps. 143-161; *Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la crisis de la economía del antiguo régimen*, «Moneda y Crédito», núm. 115 (Madrid 1970), ps. 3-23, i *La crisis agrícola de comienzos del siglo XIX y sus repercusiones en España*, «Hacienda Pública Española», núm. 55 (Madrid 1978), ps. 177-190. Respecte a la circulació i comercialització de la producció bladera espanyola en el decurs de la primera meitat del segle XIX, *vid.* Ramon GARRABOU, *La información arancelaria sobre el comercio de cereales y de lana de 1847: datos para la historia de la formación del mercado interior*, «Agricultura y Sociedad», núm. 10 (Madrid 1979), ps. 299-375; sobre l'evolució de les importacions catalanes de cereals de la resta d'Espanya entre el 1820 i el 1830, disposem de l'estudi de Josep M. FRADERA, *El comercio de cereales y la prohibición de 1820 (el caso del mercado catalán)*, pendent de publicació a la revista «Agricultura y Sociedad».

torn del 30 % del valor del total importat corresponia a les entrades de grans i farines, i les exportacions de teixits i filats significaven, normalment, un 70 % del total exportat (vegeu el quadre 1).

QUADRE 1. *Importacions de gra i farina i exportacions de teixits i filats a través del comerç de cabotatge del port de Barcelona durant el trienni del 1845 al 1847*

en rals de billó

	1845		1846		1847	
1) <i>entrades</i>						
a) farina i gra:						
farina	15.620.915	11,3	25.793.720	18,6	14.324.565	10,8
blat	23.020.409	16,7	14.976.740	10,8	16.824.029	12,6
ordi	2.470.770	1,7	643.640	0,4	1.156.210	0,8
sègol	234.020	0,1	22.020	—	514.500	0,3
moresc	866.545	0,6	913.100	0,6	1.234.575	0,9
	42.212.659	30,7	42.349.220	30,6	34.053.879	25,6
b) altres gèneres	86.660.824	63,0	86.906.212	62,8	94.023.638	70,8
c) diner	8.484.981	6,1	9.012.370	6,5	4.550.939	3,4
total importat	137.358.464	100,0	138.267.802	100,0	132.628.456	100,0
2) <i>sortides</i>						
a) teixits i filats:						
cotó filat i fil	6.374.778	5,3	6.674.356	4,7	5.981.508	4,2
teixits de cotó	70.305.368	59,0	87.089.496	62,1	74.871.560	53,3
teixits de llana	3.176.970	2,6	3.379.130	2,4	2.861.290	2,0
teixits de seda	2.335.200	1,9	2.439.630	1,7	2.312.810	1,6
teixits de fil	897.386	0,7	1.032.688	0,7	924.488	0,6
	83.089.702	69,7	100.615.300	71,8	86.951.656	61,9
b) altres gèneres	35.714.600	29,9	39.244.587	28,0	40.279.545	28,6
c) diner	252.000	0,2	200.000	0,1	13.134.195	9,3
total exportat	119.056.302	100,0	140.059.887	100,0	140.365.396	100,0

Font: Laureano FIGUEROLA, *Estadística de Barcelona en 1849...* (Barcelona 1849), ps. 222-225 (edifició facsímil de l'Institut de Estudios Fiscales, publicada el 1968).

Pel que fa al 1848, els blats i d'altres grans arribats al port de Barcelona procedien, majoritàriament, dels ports d'Alacant, Sevilla, la Corunya, Tortosa i Àguilas; mentre que la major part de la farina importada fou embarcada a Santander, València i Bilbao (vegeu el quadre 2). Però aquests grans i farines havien hagut de recórrer llargues distàncies per via terrestre per arribar als ports d'embarcament, puix que venien de la Tierra de Campos, de La Mancha, de l'Aragó, o de l'interior d'Andalusia. L'anglès Richard Ford ens ha deixat nombroses referències del món pintoresc dels transports de l'interior d'Espanya a la primera

meitat del segle XIX, els trets característics del qual eren els *maragatos*, els anacrònics carruatges, els camins plens de pols o de fang i els hostals que recorden els temps del Quixot, evidenciant que es tractava d'un país «*donde las mulas y los burros constituyen los trenes de mercancías...*», fet que dificultava enormement el desenvolupament del comerç: «*La falta de carreteras, canales y toda clase de medios de comunicación dificulta la salida de los productos, que, a causa de su gran cantidad, es difícil transportar en un país donde la mayor parte del grano se traslada a lomos de caballerías, como lo hiciera patriarcalmente Jacob...*»¹¹

En aquestes circumstàncies, les despeses de transport eren molt elevades i, per tant, encarien les mercaderies objecte de tràfic i limitaven el consum.¹² Ara bé, l'alternativa a aquesta situació ja no podia ser, a mitjan segle XIX, construir bones carreteres i canals, o adaptar els rius a la navegació, com ho havia estat durant la revolució industrial anglesa del segle XVIII,¹³ sinó que calia plantejar-se la construcció de ferrocarrils. En els seus orígens, la gran indústria tendí a concentrar-se en l'espai, i a Catalunya ho féu a Barcelona i pobles dels voltants.¹⁴ L'existència d'aquesta concentració industrial determinà que la burgesia barcelonina es veiés obligada a preocupar-se de la millora i ampliació del port¹⁵ i de la construcció d'un mitjà de transport de gran capacitat que unís Barcelona amb les principals poblacions de Catalunya i amb els mercats de l'Espanya agrícola. En definitiva, els nuclis més actius de la classe dirigent catalana de mitjan segle passat s'interessaren pel ferrocarril quasi simultàniament a l'inici de la mecanització de la indústria cotonera, i pensaven que aquest era l'instrument idoni per aconseguir els objectius següents:

11. Richard FORD, *Las cosas de España* (Madrid 1974), ps. 93, 128 i *passim* (la primera edició de *Gatherings from Spain* és del 1846, però constitueix una remembrança de l'estada de R. Ford a Espanya entre el 1830 i el 1833). Respecte a l'organització i el funcionament del sistema tradicional de transport de l'interior d'Espanya, *vid.* David R. RINGROSE, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid 1972).

12. En relació amb l'augment del preu dels cereals a causa de les enormes despeses de transport, el diputat Ceballos —propietari de la província de Ciudad Real— manifestà el 1851 al congrés que a La Mancha: «*20 rs. cuesta una fanega de trigo; regularmente suele pesar cuatro arrobas, con diferencia en libra más o menos, según esté más o menos granado; el porte de conducción de una arroba desde el centro de la Mancha a Valencia, cuando los carreteros tienen esperanza de retorno, es de 3 rs.; cuando no tienen esperanza de retorno, cuesta 5 rs.; es decir, señores, que cuesta una fanega de trigo desde el centro de la Mancha a Valencia 40 rs., y la misma fanega no vale más que 20 rs.; es decir que sólo el porte cuesta tanto como el efecto. ¿Puede haber así fomento para la agricultura?...*» (*Diario de las sesiones de Cortes...* Legislatura de 1851 (de 1-VI-1851 a 7-I-1852), II, Madrid 1879, p. 1.197, núm. 42, de 23-VII-1851).

13. Sobre el procés de modernització dels mitjans de transport a la Gran Bretanya en el decurs de la primera fase de la industrialització, vegeu el conjunt de treballs dedicats a aquesta qüestió continguts a l'obra de Derek ALDCROFT i Michael J. FREEMAN (eds.), *Transport in the industrial revolution* (Manchester 1983).

14. Cf. Jordi NADAL, *El fracaso de la Revolución industrial en España (1814-1913)* (Barcelona 1975), ps. 195-201.

15. Els projectes i les obres realitzades per a l'ampliació i millora del port de Barcelona a mitjan segle XIX són breument descrits a Joan ALEMANY, *El port de Barcelona. Història i actualitat* (Barcelona 1984), ps. 111-124, i de manera més àmplia, però també més dispersa, imprecisa i confusa, a Jaime CARRERA PUJAL, *La economía de Cataluña en el siglo XIX*, IV (Barcelona 1961), ps. 166-236.

QUADRE 2. *Procedència del gra i de la farina arribats al port de Barcelona el 1848 mitjançant el comerç de cabotatge*

	<i>blat i d'altres¹ grans (faneques) %</i>			<i>farines (arroves) %</i>	
Alacant	163.231	26,5	Santander	1.038.316	72,4
Sevilla	80.108	13,0	València	198.027	13,8
la Corunya	75.214	12,2	Bilbao	91.917	6,4
Tortosa	55.847	9,0	Suances	22.578	1,5
Àguilas	38.815	6,3	Sevilla	21.684	1,5
Villagarcía de Arosa	16.776	2,7	Gijón	13.981	0,9
Cartagena	15.029	2,4	Tortosa	12.267	0,8
Ribadeo	14.850	2,4			
Gijón	14.964	2,4			
Almería	10.440	1,7			
	485.274	79,0		1.398.770	97,6
altres ports	128.622	20,9	altres ports	34.195	2,3
total importat	613.896	100,0	total importat	1.432.965	100,0

1. A més del blat, es comptabilitzen les importacions de sègol, ordí, civada i moresc.

Font: *Balanza mercantil de la importación y exportación verificada por el puerto y aduanas de Barcelona en el año de 1848...* (Barcelona 1849), ps. 15-20 i 52.

1. Una reducció substancial de les despeses de circulació de les mercaderies que s'intercanviaven Catalunya i la resta d'Espanya, la qual cosa havia de possibilitar: *a)* el desenvolupament de la comercialització de la producció agrària espanyola i l'abaratiment de les importacions catalanes de productes agrícoles i de primeres matèries procedents de l'interior d'Espanya; *b)* un major creixement de la gran indústria catalana per efecte de l'ampliació del mercat, inherent a la disminució de les despeses de circulació i a l'avenç de la divisió social del treball que això havia de comportar.

2. La difusió del focus industrial barceloní cap a l'interior de Catalunya i l'adequació del conjunt de l'economia catalana a les demandes que s'havien generat a conseqüència de l'aparició de la gran indústria al país, mitjançant la construcció d'un sistema de transport que, tenint com a centre la ciutat de Barcelona, connectés aquesta capital amb la major part de les poblacions secundàries de l'antic Principat amb les finalitats següents: *a)* facilitar l'arribada a Barcelona i a d'altres poblacions d'una gamma molt diversa de productes alimentaris i de materials de construcció; *b)* transportar al port de Barcelona els excedents produïts per l'agricultura catalana i destinats a l'exportació, és a dir, vi, aiguardent, etc., i proporcionar combustible i primeres matèries als nuclis fabrils de l'interior i de la costa, atès que aquests darrers no tindrien possibilitats de transformar les seves platges —que havien servit de base a un actiu comerç en el segle anterior— en ports de primer ordre.

3. Crear les condicions per posar en explotació els recursos existents en el subsòl de Catalunya —que els coetanis creien molt més diversificats i abundants

del que s'ha pogut veure posteriorment— i afavorir, sobretot, el desenvolupament d'una producció autòctona de carbó mineral, partint de les expectatives ofertes pel jaciment de Sant Joan de les Abadesses o a partir dels indicis descoberts als voltants de Calaf per tal de poder substituir ràpidament les importacions d'hulla i coc anglesos, de les quals depenia llavors la gran indústria catalana.

La construcció dels ferrocarrils fou finançada per la iniciativa privada sota l'estímul d'una generosa política estatal de subvencions i exempcions a les companyies ferroviàries.¹⁶ Però si a la resta d'Espanya el capital interior —escàs i dedicat a profitoses especulacions que li oferien rendiments segurs i elevats, sobretot entorn del deute públic— no acudí al negoci ferroviari, o ho féu a molt petita escala malgrat les subvencions estatals, i la construcció de la xarxa ferroviària hagué de ser finançada, en una proporció aclaparadora, amb capital estranger,¹⁷ a Catalunya, en canvi, el capital autòcton es mobilitzà fins al punt que fou possible finançar la construcció de la totalitat dels ferrocarrils de l'antic Principat amb capital del país, exceptuant la línia de Reus a Tarragona i Lleida, promoguda per la burgesia reusenca, en què participà el capital francès.¹⁸

El capital efectivament desembossat per construir els 650 quilòmetres, aproximadament, de via fèrria que les companyies catalanes havien aconseguit posar en explotació a finals del 1865¹⁹ ascendia a l'enorme suma de 35,7 milions de duros. L'esmentat capital s'aconseguí concentrar a través de la borsa i de la banca

16. Respecte a la política governamental de subvencions a les companyies ferroviàries i a la magnitud d'aquestes, vegeu les obres de Gabriel TORTELLA CASARES, *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX* (Madrid 1973), ps. 168-176, i d'Aníbal CASARES ALONSO, *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX* (Madrid 1973), ps. 181-200. Aquestes qüestions són desenvolupades d'una manera més àmplia en els estudis de Diego MATEO DEL PERAL, *Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)*, i de Miguel ARTOLA, *La acción del Estado, dins Los ferrocarriles en España, 1844-1943. I. El Estado y los ferrocarriles* (Madrid 1978), ps. 31-159 i 341-453, respectivament.

17. Pel que fa a la participació de la gran banca francesa en la construcció dels ferrocarrils espanyols, *vid.* G. TORTELLA, *Los orígenes...*, ps. 68-80, 115-143 i *passim*, i l'estudi de Rondo E. CAMERÓN, *Francia y el desarrollo económico de Europa, 1800-1914. Conquistas de la paz y semillas de guerra* (Madrid 1971), ps. 234-257. A l'obra de Jordi NADAL, *El fracaso...*, ps. 37-53, hi ha una interessant anàlisi de les motivacions que induïren el capital francès a participar en el finançament dels ferrocarrils espanyols i de les contrapartides, de signe negatiu, que en varen derivar per a l'economia espanyola. Per a una estimació quantitativa de les inversions estrangeres en la construcció dels ferrocarrils espanyols, vegeu l'obra de J. Nadal que acabem de citar i l'estudi de Pedro TEDDE DE LORCA, *Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)*, dins *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. II. Los ferrocarriles y la economía* (Madrid 1978), ps. 38-46.

18. Sobre el finançament de la xarxa ferroviària catalana, *vid.* Pere PASCUAL I DOMÈNECH, *El ferrocarril en Cataluña (1843-1866). Estudio sobre las causas que determinaron el colapso de los ferrocarriles como negocio capitalista*, tesi doctoral dirigida pel Dr. Jordi Nadal i Oller i llegida a la Universitat Autònoma de Barcelona el desembre de 1983.

19. Es comptabilitzen els 367,79 quilòmetres de la línia de Barcelona a Saragossa, els 174,48 de les dues línies de Barcelona a Girona, els 103,46 de la línia de Barcelona a Tarragona i els 4,65 de la línia de Barcelona a Sarrià. No es té en compte, en canvi, la longitud de la línia de Lleida a Reus i Tarragona que en aquesta època hi havia en explotació, atès que la companyia concessionària tenia la seu social fora de Catalunya i que el capital francès tingué una forta participació en aquesta empresa, ni la part de la línia de València a Tarragona en terres del Principat, ja que fou construïda per una empresa valenciana, malgrat que una proporció molt considerable del capital realitzat per finançar la construcció d'aquesta línia fou desembossat a Barcelona.

barcelonines, i tot sembla indicar que procedí, en gran part, de la mateixa capital del Principat; almenys això és el que es dedueix del fet que l'hegemonia del capital barceloní en el finançament de les línies fèrries de Catalunya resultés incontestada quan Pascual Madoz es formulà les següents preguntes davant el congrés de diputats l'abril de 1861: «¿Tendría Gerona [...] la satisfacción de inaugurar un camino de hierro que la lleve a Barcelona sin los capitales barcelonenses? ¿Sabe S.S. cuántas acciones tiene la provincia de Gerona en los dos caminos de Granollers y Mataró? Yo sí lo sé; no llega, señores, a un millón de reales; 436 acciones que creo deben ser de a 2.000 reales cada una [...]. ¿Tendría camino de hierro Manresa sin el capital barcelonés? ¿Tendría la provincia de Lérida el canal de Urgel sin el capital barcelonés? ¿Tendría la provincia de Lérida el camino de hierro sin el capital barcelonés? ¿Tendría comunicación con Zaragoza por el camino de hierro sin el capital barcelonés? ¿Nos uniríamos desde Barcelona a Tarragona sin el capital barcelonés? Barcelona, señores, no es egoísta; Barcelona compromete su fortuna para establecer esos medios de comunicación y extender así los elementos de riqueza...»²⁰

Això, unit amb el fet que el procés d'industrialització contribuï a augmentar la prepotència econòmica de Barcelona, determinà que el sistema ferroviari català tingués aquesta ciutat com a centre indiscutit. El 1856 un publicista precisava el paper dirigent de Barcelona dins una Catalunya proveïda d'una xarxa ferroviària utilitzant el següent símil, inspirat en l'anatomia humana: «Necesitan esas cuatro provincias hermanas un enlace, un centro común donde converjan todas sus fuerzas, un corazón al cual den y del cual reciban la vida, como lo hacen las arterias en el cuerpo humano. El corazón ha de ser Barcelona, la más poderosa, la mejor situada por su puerto de mar y su gran comercio, por su posición central [...] equidistante de las demás, su cadena de enlace con las otras tres han de ser sus vías férreas...»²¹

Conseqüentment, la xarxa ferroviària bàsica de Catalunya es construí d'acord amb les necessitats de Barcelona, tot procurant fer-les coincidir, en la mesura possible, amb les de la resta de poblacions importants de l'antic Principat, i quedà constituïda per un sistema de quatre grans línies que havien d'unir Barcelona amb Saragossa —on aquesta línia empalmaria amb les que des de Madrid i del nord d'Espanya s'havien de dirigir a la capital d'Aragó—, amb Tarragona i València, amb França i amb Sant Joan de les Abadesses, la línia a través de la qual s'esperava poder proporcionar carbó de pedra autòcton a la indústria barcelonina. D'altra banda, resulta colpidor constatar que la burgesia financera que va promoure la constitució de les companyies que assumiren la construcció de la xarxa ferroviària catalana pensava que el ferrocarril constituiria, alhora, una inversió lucrativa i un instrument de desenvolupament econòmic que havia de beneficiar les activitats productives de la totalitat del país. Durant uns anys es mantingué l'esperança de fer compatibles ambdós objectius, expectativa que queda ben reflectida en les paraules dels dirigents de les companyies catalanes, quan varen palesar, el 1866, que amb les construccions ferroviàries s'havia pretès

20. *Diario de las sesiones de Cortes... Legislatura de 1860 (de 25-V-1860 a 28-IX-1861)*, v (Madrid 1884, ps. 3.827-3.839, núm. 138, 18-iv-1861).

21. José ANCELET, *Fusión de los caminos de hierro de Cataluña*, «Gaceta de los Caminos de Hierro», núm. 29 (9-xii-1856), ps. 449-450.

«dotar al país de los medios de tráfico, que en otros levantaban tan alto el público bienestar [...]. Se aspiraba a que el país saliera de la postración en que yacía adoptando y aplicando los medios que transformaban con rapidez otras naciones, y se esperaba conseguirlo con general al par que propio y particular beneficio, obteniendo un premio ventajoso para los capitales que a ello se dedicaran...»²²

El ferrocarril i el creixement econòmic en processos d'industrialització tardans

A partir del 1814, després de la crisi provocada per la pèrdua dels mercats colonials, el desenvolupament de la indústria cotonera catalana tingué lloc en unes condicions d'enorme inferioritat respecte a la indústria anglesa. El ràpid creixement del sector cotoner català del 1830 al 1860, període durant el qual experimentà un procés d'accelerada mecanització, s'explica, fonamentalment, per la permanència d'una política aranzelària acusadament proteccionista a l'estat espanyol.²³ Però si bé en aquests anys la burgesia catalana defensà aferrissadament una elevada protecció aranzelària, de la qual depenia la subsistència de la indústria cotonera del país, d'altra banda, tot sembla indicar que no concebia el proteccionisme com quelcom immutable, sinó com una política transitòria, la permanència de la qual es justificava en la mesura que la indústria autòctona aconseguís reduir, lentament, la seva inferioritat respecte a l'anglesa.²⁴

La inferioritat de la indústria cotonera catalana en relació amb l'anglesa es mesurava per la diferència de costos de producció i, conseqüentment, per la dels preus dels teixits fabricats en ambdós països. Pel que fa a aquesta qüestió, disposem d'una estimació publicada el 1856 pels industrials cotoners catalans, segons la qual el preu a peu de fàbrica d'una peça de cotó cru de 8,5 lliures de pes i de 18 a 20 fils per quart de polzada era, a Catalunya, de 89,01 rals, mentre que a Anglaterra només era de 46,86 rals (vegeu el quadre 3). La producció catalana resultava, doncs, quasi un 90 % més cara que l'anglesa, encara que cal advertir que l'esmentada estimació fou elaborada amb la finalitat de sol·licitar del

22. *Memorándum sobre el estado de las compañías de caminos de hierro* (Barcelona 1866), p. 11.

23. La indispensabilitat del proteccionisme queda ben reflectida en els estudis que han dedicat a la indústria cotonera catalana del segle XIX J. NADAL, *El fracaso...*, ps. 192-195 i 210-212, i MIGUEL IZARD, *Industrialización y obrerismo. Las Tres Clases de Vapor, 1869-1913* (Barcelona 1973), ps. 33-38.

24. El caràcter transitori que la burgesia catalana de mitjan segle XIX pensava que havia de tenir la política proteccionista es fa palès en les observacions de Joan Illas sobre la història econòmica d'Anglaterra, el país que serví de model als industrials catalans: *«La Inglaterra que en 1650 era una nación pobre en su aislamiento, tributaria de la Holanda y de las ciudades anseáticas, desprovista de industria y de marina y con limitadísimo comercio, promulgó su célebre acta de navegación...»*, i després de gairebé dos segles de practicar una política comercial acusadament proteccionista, s'havia convertit en el «taller del món», i finalment, conscient de la seva superioritat econòmica, volia imposar el lliurecanvisme a la resta de nacions; es tractava, doncs, de no deixar-se seduir per la proposta lliurecanvista i de seguir la mateixa política comercial que havia contribuït a fer la grandesa econòmica d'Anglaterra fins a aconseguir una indústria i una agricultura competitives en el mercat internacional (cf. JUAN ILLAS y VIDAL, *Memoria sobre los perjuicios que ocasionaría en España, así a la agricultura como a la industria y comercio, la adopción del libre cambio...*, Barcelona 1849, ps. 27-30).

QUADRE 3. *Estimació del preu a peu de fàbrica d'una peça de teixit de cotó cru de 8,5 lliures de pes i de 18 a 20 fils per quart de polzada a Catalunya i a Anglaterra el 1856*

en rals de billó

	1		2		1/2 x 100
	Catalunya	%	Anglaterra	%	
1) <i>cost de producció</i>					
primera matèria	28,46	31,9	21,78	46,4	130,6
combustible	8,14	9,1	1,22	2,6	667,2
matèries auxiliars	4,54	5,1	3,05	6,5	148,8
mà d'obra	27,27	30,6	12,69	27,0	214,8
manteniment maquinària i instal·lacions	3,24	3,6	1,00	2,1	324,0
amortització del capital fix	5,35	6,0	3,20	6,8	167,1
despeses diverses	0,97	1,0	—	—	—
	77,97	87,5	42,94	91,6	181,5
2) <i>benefici</i>					
remuneració del capital					
total emprat	11,04	12,4	3,92	8,3	281,6
	89,01	100,0	46,86	100,0	189,9

Font: *Informe relativo a los principales productos de la industria algodonera...* (Madrid 1856), ps. 10-11.

govern un reforçament de la política proteccionista i que per això és possible que pateixi del defecte que la inferioritat de la indústria catalana sigui exagerada. No obstant això, és evident que la diferència de preu entre els teixits catalans i els anglesos era abismal a favor dels darrers. La desagregació del cost de producció de la mencionada peça permet deduir que la inferioritat de la indústria catalana era determinada, fonamentalment, per les diferències entre ambdós països pel que fa: 1) al combustible, que a Catalunya costava un 667 % més car que a Anglaterra per raons òbvies; i 2) a la mà d'obra, que significava a Catalunya una despesa de l'ordre d'un 214 % més elevada que a Anglaterra, a conseqüència, segons sembla, de l'endarreriment tecnològic de la indústria del país respecte a la britànica i dels diferents nivells de productivitat que això implicava.²⁵

25. En aquest sentit, Laurèa Figuerola assenyalà, el 1849, que, malgrat els progressos enregistrats pel procés de mecanització de la indústria cotonera catalana, «*nuestros productos suponen la existencia de otros más perfectos, más cómodos o más baratos, en el país nativo o centro natural de su desarrollo...*», i afegí que la indústria autòctona estava molt lluny encara de poder competir amb la britànica en el mercat mundial: «*La imitación, sin embargo, ha sido en la industria algodonera de resultados [...] escasos en el mercado general del mundo...*» (vid. Laureano FIGUEROLA, *Estadística de Barcelona en 1849...*, Barcelona 1849, ps. 304-305).

Josep Sol i Padrís —director del Vapor Vell, de Sants—, en un informe redactat l'abril de 1855 i presentat a la Direcció de Duanes, manifestava entorn d'aquesta qüestió: «*Nuestros operarios [...] ganando a poca diferencia el mismo jornal que los ingleses, apenas producen la mitad que éstos. Basta considerar que, aún cuando en otros ramos no sea tan grande la diferencia, mientras en Inglaterra un hilador cuida de 1.000 o 1.500 husos, en España cuida*

D'altra banda, el capital emprat en la producció havia d'obtenir, a Catalunya, una remuneració d'un 281 % superior a la d'Anglaterra, a causa de les diferents condicions dels mercats financers català i britànic, atès que a Catalunya, si es volia assegurar la inversió en el sector industrial, s'havia d'oferir al capital un rendiment mínim del 6 %, mentre que a la Gran Bretanya l'oferta de capital es mostrava completament flexible si aquest obtenia un guany del 4 %.²⁶

Conseqüentment, el procés de reducció de costos i la cursa per disminuir la inferioritat de la producció tèxtil catalana s'havien de centrar, sobretot, en la disminució del cost de la mà d'obra, perquè era un dels apartats que significava una major proporció del cost total de producció i constituïa, a més, l'element sobre el qual els fabricants podien actuar d'una manera més ràpida i eficaç. La reducció del cost de la mà d'obra es podia aconseguir a través de dues vies: 1) accelerant al màxim el procés de modernització de la maquinària; 2) disminuint el salari nominal del proletariat. Des de la dècada dels anys trenta del segle passat els fabricants catalans van reduir costos seguint ambdues vies, atès que la renovació tecnològica dels mitjans de producció fou molt ràpida entre el 1840 i el 1860, com és ben conegut,²⁷ i que es produí, paral·lelament, una reducció molt considerable dels salaris nominals en el sector industrial, qüestió menys estudiada però que sembla relacionada amb l'existència, durant aquests anys, d'un mercat de força de treball caracteritzat per una constant sobreoferta de treball asalariat, situació que és possible que fos determinada tant per l'augment del treball femení i infantil ocupat en la indústria, com per reduccions conjunturals en l'ocupació, ocasionades pel ràpid procés de mecanització.²⁸ Les tendències coincidents vers una productivitat creixent i una davallada dels salaris van possibilitar un acusat descens dels costos de producció i un abaratiment molt quantios dels preus dels teixits fabricats a Catalunya, descens de preus que d'altra banda es veié incrementat per la important reducció que experimentà el cost del cotó en floca entre el 1830 i el 1860.²⁹

Ara bé, tot procés de reducció de costos de producció fonamentat, en alguna mesura, en la disminució dels salaris havia de comportar, a termini mitjà, insolubles contradiccions. En el cas que ens ocupa, implicà una lenta degradació de

sólo de 300 a 500, pocos llegan a 600...» (vid. Informe relativo a los principales productos de la industria algodonera, presentado a la comisión de la Asamblea constituyente por los industriales de Cataluña..., Madrid 1856, p. 21).

26. Sobre la incidència que tenien les diferents condicions dels mercats de capital d'Anglaterra i de Catalunya —on la magnitud relativa de l'estalvi generat per l'economia en el seu conjunt, i, per tant, també la de l'oferta de capital, era molt inferior a la que produïa l'economia britànica— sobre els costos de producció dels sectors industrials respectius, el mateix J. Sol i Padrís, a l'Informe que acabem de citar, observà que «en Inglaterra se encuentran capitales al 3 y lo más al 4 por 100, mientras en España no se halla a menos del 6 por 100...» (p. 20).

27. J. NADAL, *El fracaso...*, ps. 195-197, i Jordi MALUQUER DE MOTES BERNET, *La estructura del sector algodonero en Cataluña durante la primera etapa de la industrialización (1832-1861)*, «Hacienda Pública Española», núm. 38 (Madrid 1976), ps. 133-148.

28. Respecte a l'evolució de l'ocupació i del salari a la indústria cotonera catalana fins el 1862, vid. M. IZARD, *Industrialización...*, ps. 67-90.

29. El preu mitjà de les indians del quinquenni de 1856-60 equivalia només a un 41,6 % del relatiu al quinquenni 1831-35, mentre que el preu mitjà del cotó en floca havia baixat a un 56,1 %, en relació també amb el del quinquenni 1831-35 (cf. J. NADAL, *El fracaso...*, p. 205).

les condicions de subsistència del proletariat industrial català, sobretot a partir del 1853, quan l'augment dels preus del blat —que culminaria en la crisi de subsistències del 1857— determinà una davallada del salari real molt superior a la que derivà de la tendència decreixent del salari nominal.³⁰ El progressiu empitjorament del nivell de vida de la classe treballadora contribuï a incrementar enormement les tensions socials i fou, sens dubte, un element important en el desencadenament dels nombrosos aldarulls enregistrats en el context de l'aferissada lluita de classes que es desenvolupà a Barcelona i a d'altres poblacions fabrils catalanes durant el bienni de 1854-1855,³¹ alhora que afavorí quelcom que devia resultar més preocupant per a la burgesia del país: la cristallització d'un procés de presa de consciència, àmpliament difós dins la classe obrera, que el capitalisme era un sistema fonamentat en l'agudització de les desigualtats socials i en l'explotació, la qual cosa comportà que les ideologies que preconitzaven solucions radicals trobessin cada vegada més ressò dins el proletariat català.

Però, d'altra banda, l'esmentada tendència també havia d'influir negativament en els interessos de la burgesia industrial, perquè la lenta davallada de la capacitat adquisitiva de la classe obrera podia implicar que aquesta es veiés obligada a reduir fins i tot la seva dieta alimentària, i particularment el consum de pa. Això significava la progressiva limitació de l'expansió de les importacions de cereals, farines i d'altres productes alimentaris que, procedents de la resta d'Espanya, anaven destinats al manteniment del sector industrial català. Evidentment, una burgesia acostumada a sentir repetir als seus teòrics que *«la agricultura e industria son dos recursos inseparables, y como dos causas que se producen recíprocamente. Para lograr una industria ventajosa es menester que la agricultura provea a la clase industrial, a precios cómodos, de alimento y primeras materias: para establecer una agricultura floreciente, es necesario proporcionarle consumidores...»*³² no podia ignorar que la caiguda continuada del salari real a les ciutats industrials de Catalunya incidia negativament en el desenvolupament del mercat interior espanyol, en el qual havia de fonamentar totes les seves expectatives d'expansió.

Respecte a la qüestió social, Mañé i Flaquer escrivia el 1860: *«la mina se va cargando, y después nos asombra y nos asusta el verla reventar...»*, després d'afirmar que resultava imprescindible millorar la situació de la classe obrera catalana si es volia evitar quelcom d'irreparable: *«En todos los países se observa una tendencia en las clases conservadoras a mejorar material y moralmente a las clases proletarias [...] Decía el difunto arzobispo de París que el verdadero*

30. Pel que fa a les circumstàncies que provocaren l'alça del preu del blat a partir del 1853 —grans exportacions de cereals espanyols, arran de la Guerra de Crimea— i el desencadenament de la crisi de subsistències del 1857, *vid.* Nicolás SÁNCHEZ-ALBORNOZ, «La crisis de subsistencias de 1857», dins *España hace un siglo: una economía dual* (Madrid 1977²), ps. 27-67.

31. Per a una descripció exhaustiva de les lluites del proletariat barceloní durant aquests anys, *vid.* Josep BENET i Casimir MARTÍ, *Barcelona a mitjan segle XIX. El moviment obrer durant el Bienni Progressista (1854-1856)*, 2 vols. (Barcelona 1976).

32. *Memoria sobre la necesidad del sistema prohibitivo en España...* (Barcelona 1834), p. 35, que redactà Eduard Jaumeandreu per encàrrec de la Comissió de Fàbriques de Catalunya.

socialismo era el que había de combatir y vencer al falso socialismo...»³³ Malgrat l'existència d'aquest tipus de recomanacions, la classe dirigent del país no se sentia gens inclinada a tolerar cap mena d'intervenció dels poders públics que tendís a interferir en el lliure joc de l'oferta i la demanda en el mercat de força de treball, o a aconseguir una distribució més equilibrada de la renda per via fiscal. Tot fa suposar que pensava que el problema obrer s'havia de solucionar de seguida amb mesures d'ordre públic i que confiava que el mateix desenvolupament econòmic contribuiria, a termini mitjà, a pal·liar la situació, i sembla que les expectatives en aquest sentit es fonamentaven, en gran part, en els efectes que s'esperaven de la construcció de la xarxa ferroviària.

1. *El ferrocarril i la disminució del cost de la vida*

El proletariat català de mitjan segle XIX s'alimentava, bàsicament, de pa. Pel que fa a la dieta alimentària d'aquesta classe social, el metge Joaquim Salarich precisà que *«la alimentación vegetal es la más común y usada por la clase obrera, porque se presta mejor a sus alcances pecuniarios...»*, i afegí que, en temps de crisi i d'atur, els treballadors més desvalguts havien de *«satisfacer su apetito con patatas y legumbres condimentadas con sal y aceite...»*³⁴ L'ingrés anual d'una família obrera formada pel matrimoni i dos fills a la Barcelona del 1856 fou avaluat per Ildefons Cerdà en uns 3.097 rals; l'esmentada família havia de dedicar entorn de 1.595 rals —el 51 % del seu ingrés total— a cobrir les despeses d'alimentació, i dins d'aquestes el pa requeria uns 857 rals, és a dir, el 27,5 % del mencionat ingrés (vegeu el quadre 4). En aquesta època Barcelona era una de les ciutats del continent on el pa es venia més car,³⁵ i la causa fonamental dels elevats preus d'aquest producte alimentari a gran part de Catalunya es trobava en l'enorme cost del transport de gra i farina de Castella, d'Aragó i d'Andalusia fins al Principat, a conseqüència, com hem assenyalat anteriorment, de la poca capacitat i de la lentitud dels sistemes de transport emprats.³⁶

33. Juan MAÑÉ Y FLAQUER, *Cataluña. Su industria. Los jornaleros de la industria*, «Diario de Barcelona», núm. 74 (14-III-1860), p. 2.501. Resulta sorprenent que aquest periodista constatés en l'esmentat article que alguna de les principals iniciatives tendents a conservar l'ordre social establert, en lloc de ser promoguda per la classe dirigent, havia sorgit des «de baix», personificada per homes com Anselm Clavé —*«jornalero, con una instrucción musical insuficiente...»*—, que amb la fundació, sense ajuda de ningú, de la societat coral Euterpe havia desenvolupat una obra *«tan útil, tan provechosa que no la igualarán en resultados ni tomos ni bibliotecas que se escriban contra las utopias socialistas...»*

34. Joaquín SALARICH, *Higiene del tejedor o sean medios físicos y morales para evitar las enfermedades y procurar el bienestar de los obreros ocupados en hilar y tejer el algodón...* (Vic 1858), ps. 27-28 (aquest opuscle, juntament amb un treball de P. F. Monlau, ha estat reeditat recentment; cf. Pere Felip MONLAU i Joaquim SALARICH, *Condiciones de vida y trabajo obrero en España a mediados del siglo XIX*, Barcelona 1984).

35. Laureà Figuerola arribà a la conclusió que Barcelona era una *«de las plazas de Europa en que se come el pan más caro»*, en comparar els preus del blat enregistrats a diferents places europees a la tardor del 1846, any de crisi a causa de la mala collita a tot el continent (cf. *Estadística de Barcelona en 1849 ...*, p. 160); a partir d'aquest fet, J. MALUQUER, *La estructura...*, p. 147, observa que no cal insistir *«en la desfavorable repercusión de semejante realidad sobre los costes de producción de la industria...»*

36. A l'Espanya de mitjan segle XIX el preu del blat a les províncies del centre de la península oscil·lava entre 20 i 40 rals per faneca, segons la magnitud de les collites, mentre

QUADRE 4. *Desglossament del cost anual de la vida, a la Barcelona del 1856, d'una família obrera formada pel matrimoni i dos fills i suposant que ambdós cònjuges treballen LCP dies l'any i guanyen, conjuntament, un jornal per dia treballat d'11,51 rals de billó*

	rals de billó	%
1) alimentació	1.595,05	51,5
2) roba de vestir i llenceria	500,12	16,1
3) habitatge	503,27	16,2
4) mobles i utensilis domèstics	68,73	2,2
5) despeses diverses:		
arranjament roba i calçat	27,3	
il·luminació	65,7	
malalties, parts i defuncions	120,66	
neteja personal, de la roba i de l'habitatge	115,3	
assegurances	52,—	
despeses de fumar	48,88	13,8
	3.097,01	100,—

Font: Ildefonso CERDÁ, *Teoría general de la urbanización...*, II (Madrid 1867), ps. 650-657.

Els coetanis de les construccions ferroviàries creien que el ferrocarril comportaria un considerable abaratiment del cost de la vida; així, Juan Bravo Murillo, en el preàmbul del projecte de llei de ferrocarrils que presentà el febrer de 1848 i que no s'arribà a discutir al congrés, parlava d'«*abaratir el precio de los géneros con la facilidad de los transportes...*»³⁷ Uns anys després, el juliol de 1851, el diputat Manuel García Barzanallana manifestava, a l'hemicicle parlamentari, que els ferrocarrils possibilitarien «*que se abaraten todos los artículos necesarios a la vida, a fin de que los jornales sean también baratos sin detrimento de los obreros...*»³⁸ Les quantificacions entorn de la magnitud de les despeses de transport avalaven completament aquestes opinions, atès que, segons una estimació publicada el 1852 en una revista empordanesa, una faneca de blat comprada a Valladolid a 21 rals es comercialitzava a Catalunya per damunt dels 44 rals, a causa que el cost de transport per faneca assolía uns 17,68 rals, equivalents a gairebé el 40 % del preu de venda als mercats catalans del blat procedent de l'esmentada ciutat castellana, quan allà s'adquiria al mencionat preu.³⁹

que a les poblacions del litoral mediterrani fluctuava entre 45 i 70 rals per faneca; unes diferències tan acusades entre els preus del centre i els de la perifèria eren atribuïdes, fonamentalment, a la manca d'un sistema de transport modern, fet que sovint comportava que «*se pudren los granos como un sobrante inútil en el centro de Castilla, mientras en las dilatadísimas costas españolas tienen un precio muy alto...*» (cf. J. ILLAS Y VIDAL, *Memoria sobre los perjuicios*, ps. 62 i ss.).

37. *Diario de las sesiones de Cortes. Legislatura de 1847 a 1848 (de 15-XI-1847 a 26-III-1848)*, III (Madrid 1877), ps. 1.413-1.417, núm. 70 (24-II-1848).

38. *Diario de las sesiones de Cortes. Legislatura de 1851 (de 1-VI-1851 a 7-I-1852)*, II (Madrid 1879), p. 1.200, núm. 42 (23-VII-1851).

39. Narciso HERAS DE PUIG, *Porvenir del cultivo del trigo en la provincia de Gerona, «La Granja»*, núm. 7 (1852), p. 173 (he d'agrair a l'amic Josep M. Fradera el fet d'haver-me facilitat l'esmentat exemplar d'aquesta revista).

No és estrany, doncs, que existissin expectatives sobre el fet que la xarxa ferroviària havia de possibilitar una reducció substancial dels preus del blat i del pa en els nuclis industrials catalans, i en aquest sentit la intervenció d'Isidor de Angulo, el 1852, davant la Societat Econòmica Barcelonessa d'Amics del País afirmant que «*los cereales ya conocidos vendrán a Cataluña con una disminución de precio que, en unos no bajará de ocho por ciento y que en otros subirá a quince...*»⁴⁰ constitueix un exponent de les conseqüències positives que la burgesia catalana esperava dels ferrocarrils: un abaratiment del cost de la vida, que tindria unes repercussions més intenses i beneficioses en aquelles classes de la societat que, com el proletariat industrial, tenien uns nivells de renda més baixos i en les quals el pa absorbia una proporció molt elevada de l'ingrés familiar. De manera que els ferrocarrils podien aportar, a termini mitjà, la solució a les contradiccions econòmiques, socials i polítiques que derivaven de la necessitat que tenien els industrials catalans de continuar reduint el cost de la mà d'obra per prosseguir la cursa del procés d'industrialització, ja que una disminució del cost de la vida faria possible la reducció dels salaris nominals del proletariat sense deteriorar, encara més, el nivell de vida de la classe obrera.⁴¹

Però, d'altra banda, tot fa suposar que la burgesia catalana era perfectament conscient que l'expansió del focus industrial barceloní i la difusió del procés d'industrialització a la resta de Catalunya exigien una reestructuració de l'agricultura del Principat, per tal que aquesta fos capaç de cobrir, en la major porporció possible, les demandes que generaria l'esmentat procés. Pel que fa a aquesta qüestió, és interessant de constatar que la classe dirigent del país no adoptà una actitud passiva, esperant que la transformació de l'agricultura es produís d'una manera espontània, en funció de les exigències del mercat, sinó que va creure necessària la inversió de quantiosos capitals per realitzar una gran obra d'infraestructura, a fi de crear una àrea d'agricultura intensiva dedicada, fonamentalment, segons sembla, a la producció de patates, llegums i carn. Un altre cop trobem, doncs, una simbiosi entre el capital que pugna per ampliar el seu àmbit d'actuació a la recerca de guanys i grans projectes tendents a modernitzar l'estructura econòmica i a afavorir el desenvolupament del país. El 1853 es constituí la societat Canal d'Urgell, promoguda per la casa Germans Girona, Clavé i Cia., que tingué com a socis fundadors personatges molt significats de l'oligarquia industrial, comercial i financera barcelonina.⁴² L'obra del canal quedà pràcticament

40. Paràgraf citat per [Joaquim SALARICH], *El cultivo alterno...* (Vic 1877), p. 65.

41. En concordança amb aquesta estratègia, el metge Pere Felip Monlau, després d'evidenciar que, per tal de paliar el procés de depauperació del proletariat, només hi havia dos remeis, o augmentar els salaris o disminuir el cost dels comestibles, es declarava contrari a qualsevol intervenció del govern en el mercat de força de treball —«*la cuestión del salario debe resolverse [...] por el buen sentido del empresario o fabricante y del bracero u operario...*»—, i manifestava que la solució del problema havia de passar per l'abaratiment del cost de la vida: «*Lo que puede y debe hacer el gobierno es proporcionar abundancia de subsistencias, y consiguientemente su baratura. Fomente con toda decisión la agricultura [...], facilite las comunicaciones y el transporte, reforme nuestro complicado y gravoso sistema tributario, y de seguro que abundarán los comestibles, y que el precio de los más nutritivos se pondrá naturalmente al alcance de las familias jornaleras. Entonces el obrero podrá comer carne...*» (vid. Pedro Felipe MONLAU, *¿Qué medidas higiénicas puede dictar el gobierno a favor de las clases obreras?*, Barcelona 1856, ps. 29-30).

42. Entre els socis fundadors de la societat del canal, a part els Girona, hi havia: Dotres, Clavé i Cia., Policarp Aleu, Josep López Gordo, Joan Nadal, Antoni Nadal, Tomàs Coma,

acabada el 1861 —encara que en aquesta època mancava el sistema de sèquies que havia de possibilitar-ne l'aprofitament—, i mitjançant els seus 144 quilòmetres de longitud es pretenia regar una superfície total de 98.057 hectàrees; la intenció dels directius de l'empresa era convertir la fins llavors àrida comarca d'Urgell en una plana on l'horta i el cultiu de llegums deixessin amplis espais per ser dedicats «a prados artificiales que, no solamente son desconocidos en el país, sino escasos en toda Cataluña...»⁴³

És indubtable que els ferrocarrils i el canal d'Urgell formaven part d'un mateix i ambiciós projecte de modernització de la infraestructura econòmica del país, però el que resulta més colpidor és l'estreta relació que existí entre la construcció del canal i la línia fèrria de Barcelona a Saragossa, que havia de travessar les terres regades per aquest. La casa Germans Girona, Clavé i Cia., alhora que es convertia en promotora de l'empresa i obtenia el contracte de construcció del canal, esdevenia el principal accionista de la companyia del Ferrocarril de Barcelona a Saragossa, a conseqüència d'haver-se fet càrrec també de la construcció de l'esmentada línia fèrria.⁴⁴ Per tant, el mateix ferrocarril que s'havia de convertir en l'instrument fonamental per subministrar blat barat a Barcelona i a la resta de Catalunya estava destinat també a proporcionar un transport econòmic que facilités la comercialització, en les poblacions industrials catalanes, de la producció hortícola i de carn que s'obtingués a l'Urgell.

Les construccions ferroviàries catalanes van estar estretament relacionades amb un altre aspecte que pretenia abaratir el cost de la vida, encara que, en aquest cas, la seva influència havia de quedar circumscrita a beneficiar la població resident a l'àrea de la concentració industrial de Barcelona. L'aglomeració de la gran indústria a la capital de l'antic Principat es veié afavorida, a partir del 1833, per la inestabilitat que comportà la guerra civil a les comarques de l'interior de Catalunya —amb la constant interrupció de les comunicacions i les freqüents paralitzacions de les activitats manufactureres a nombroses poblacions, alhora que molts capitals varen tendir, en aquesta conjuntura, a cercar refugi

Ferran Puig, Josep Vidal i Ribas, Joan Manuel Bofill, Manuel de Lerena, Celdoni Ascacíbar, Josep M. Serra i d'altres conspicus membres de l'alta burgesia industrial, comercial i financera barcelonina (cf. *Estatutos y reglamento de la sociedad anónima titulada Canal de Urgel*, Barcelona 1854, p. 5).

43. *Reseña de la obra del canal de Urgel considerada bajo sus aspectos histórico, facultativo y económico* (Barcelona 1861), p. 42 i *passim*. L'interès d'alguns sectors de la burgesia catalana perquè la modernització de l'agricultura s'orientés vers l'establiment de prats artificials dedicats a la producció de carn és molt anterior a la construcció del canal; es posà ja en evidència quan l'Acadèmia de Ciències Naturals i Arts de Barcelona premià i decidí finançar la publicació del fullet de Pedro Felipe MONLAU, *Memoria sobre la necesidad de establecer prados artificiales en España, para los progresos de la agricultura y consecuente prosperidad de la nación* (Barcelona 1834), el qual justificà la seva proposta adduint que «cuantos más prados artificiales se establezcan, más numeroso y productivo será el ganado, más abonos se conseguirán; y con abonos [...] la tierra hace milagros...» (p. 21).

44. Cf. *Reseña de la obra del Canal de Urgel*, ps. 6-9, i [José Manuel PLANAS], *Memoria sobre el origen del ferro-carril de Zaragoza a Barcelona* (sense peu d'imprensa, 1861), ps. 20-22 i 24-26. Una altra mostra de l'íntima vinculació que existí entre ambdues obres la tenim en el fet que l'enginyer al servei dels Girona, Pere de Andrés i Puigdollers, projectà l'obra del canal i confeccionà els plànols de la línia de Saragossa.

a Barcelona—⁴⁵ i va ser determinada per la situació costanera de la ciutat i per l'existència i el considerable moviment del port barceloní, que facilità la concentració en aquest de les importacions de la primera matèria i del combustible del sector industrial.⁴⁶ Conseqüentment, la ciutat de Barcelona experimentà un rapidíssim augment demogràfic,⁴⁷ i d'aquest en derivà un creixement espectacular de la renda urbana i dels lloguers de l'estatge. El cost setmanal de l'habitable d'una família obrera passà, entre el 1835 i el 1845, de 7 rals a 13 —s'incrementà, per tant, segons sembla, un 85 % en el decurs d'aquest decenni—, i si bé posteriorment s'estabilitzà entorn de 12 rals, a causa del fet que les noves fàbriques s'installaren a pobles del pla, com Sants o Sant Martí de Provençals, per manca d'espai a l'interior de la ciutat, es mantingué en un nivell molt elevat.⁴⁸ El lloguer de l'estatge absorbí, doncs, una quantitat creixent de l'ingrés del proletariat barceloní fins a assolir una proporció molt considerable d'aquest, la qual cosa és confirmada per les dades estadístiques recollides per I. Cerdà i relatives al 1856 (vegeu el quadre 4), atès que representava un 16 %, aproximadament, de les despeses anuals d'un matrimoni obrer amb dos fills.

L'esmentat procés fou determinat pel fet que la Barcelona de mitjan segle XIX estava rodejada d'unes impressionants muralles que impossibilitaven l'expansió horitzontal de la ciutat i que, en produir-se la mencionada concentració industrial, varen comportar: 1) un creixement incontenible de la renda urbana, del qual derivà un augment substancial del cost de la vida, que afectà, com és lògic, amb més intensitat els sectors que tenien uns nivells de renda més baixos, és a dir, el proletariat; 2) un progressiu empitjorament de les condicions d'allotjament de la població, a causa de l'expansió vertical de la ciutat i de l'endagament d'un procés de compartimentació que reduí, de manera dràstica, la superfície

45. Ceferino TRESSERRA, *Porvenir de las asociaciones de la clase obrera; origen y estado actual de la cuestión del trabajo en Cataluña* (Barcelona 1855), p. 13, palesà que a partir del 1833 «los disturbios políticos aglomeraron muchos intereses en la capital de Cataluña [...]. Al auxilio de dicha aglomeración de capitales y contando con la protección del gobierno se erigieron las primeras fábricas al vapor de tejidos e hilados de algodón...»

46. El metge Joaquín FONT Y MOSELLA, *Consideraciones sobre los inconvenientes que irrogan a la salud de los jornaleros y a la pública de Barcelona las fábricas en especial las de vapor, y sobre las ventajas de trasladarlas a la llanura de casa Túnez* (Barcelona 1852), p. 10, explicava així les causes de la creixent concentració industrial barcelonina: «El comercio es más hacedero en las poblaciones marítimas y numerosas, en donde halla más fácil la importación de las primeras materias y la venta y esportación de los productos...», tendència que no anava només en detriment de la indústria d'altres poblacions de Catalunya, sinó també de les condicions de vida de la població de Barcelona: «Lo cierto es que en ella se han ido acumulando fábricas y más fábricas con notorio perjuicio de las demás poblaciones menos favorecidas, de los mismos trabajadores, de los amos y de los demás vecinos de esta población ya demasiado numerosa...»

47. Pel que fa a l'evolució demogràfica de Barcelona a l'època de la industrialització, vid. Jordi NADAL I OLLER, «La població», a *Història de Catalunya* (Vilassar de Mar 1983), ps. 84-89. D'altra banda, Laureà Figuerola (*Estadística de Barcelona*, ps. 34-146) ens ha deixat un estudi molt complet de les característiques i de l'evolució de la població barcelonina durant la primera meitat del segle XIX.

48. Respecte a l'evolució dels preus dels lloguers, vid. C. TRESSERRA, *Porvenir de las asociaciones de la clase obrera*, p. 18. Pel que fa a aquesta qüestió, J. MALUQUER, *La estructura...*, p. 143, després de citar un document de la Comissió de Fàbriques del 1844, en el qual es diu que la indústria fugia de Barcelona perquè fora de la ciutat trobava mà d'obra i terrenys i edificis més barats, observa que «los salarios se ajustaban en toda Cataluña por sucesivas rebajas respecto de los de Barcelona, según la distancia existente con la capital».

de l'estatge, arran de la transformació de cada pis en diversos estatges i de cadascun d'aquests en diferents habitacions-estatges posteriorment;⁴⁹ 3) un augment de la densitat demogràfica, que coadjuvava al fet que la mortalitat assolís nivells esgarrifosos, fruit de la creixent insalubritat inherent a la contínua intensificació de l'aglomeració humana i industrial i de l'aprofitament de racons infectes per viure-hi.⁵⁰ La concentració d'un proletariat industrial sotmès a una progressiva depauperació i deterioració de les seves condicions d'existència en el recinte d'una ciutat medieval preocupava la classe dirigent barcelonina per altres raons: les muralles, com assenyala l'arquitecte Miquel Garriga i Roca, oferien a les insurreccions populars arsenals immediats, i el laberint urbà innombrables baluards molt difícils de reduir: «*El ejército, que, precisado a recorrer calles tortuosas y estrechas, como lo son todas las de las ciudades antiguas amuralladas, halla a cada paso obstáculos y barricadas en las que, defendidas por muy pocos hombres, se estrella el valor del soldado...*»⁵¹

La solució d'aquests problemes passava per l'enderrocament del que Ildefons Cerdà anomenà «límits artificials materials» de les ciutats,⁵² és a dir, les muralles, i per la conversió en zona urbanitzable de tot el pla de Barcelona, operació que coneixem amb la denominació d'Eixample de la ciutat comtal. Els objectius d'aquest projecte havien estat precisats feia anys; el 1841 Pere Felip Monlau apuntà que l'enderrocament de les muralles era una exigència de les «lleis» de la sanitat i del progrés industrial, ja que «*ensanchada la ciudad bajarán natural-*

49. Les dramàtiques conseqüències socials d'aquest procés foren descrites, d'una manera abstracta, per Ildefonso CERDÀ, *Teoría general de la urbanización*, I (Madrid 1867), ps. 456 i ss., en ocupar-se de la «tritració» de l'habitable, procés que relacionà amb l'ascens del capitalisme: «*Arrancada la propiedad urbana de las manos de los pequeños propietarios que sólo por sí y para sí la explotaban, una vez amparados de ella los grandes especuladores; realizose en el seno de las grandes urbes una revolución completa, una transformación absoluta en materia de habitaciones...*» (p. 458); l'esmentada «revolució» comportà que «*por desgracia de la humanidad, la habitación ha sufrido una subdivisión y tritración que pudiéramos llamar atómica, puesto que no son pocas las familias que se ven condenadas a contentarse por toda habitación con una simple pieza, donde han de concentrarse todo el ajuar, y todas las operaciones del menaje, y toda la vida colectiva de la familia. ¡Y si todavía esa pieza tuviese las condiciones indispensables de luz y ventilación...!*» (p. 408).

Uns anys abans, J. Font i Mosella (*Consideraciones sobre los inconvenientes...*, p. 10) deixà el següent testimoniatge entorn de les activitats especulatives dels propietaris del sòl urbà a la Barcelona de mitjan segle XIX i de la degradació de les condicions de vida de la població que aquelles determinaren: «*Levantadas hasta terceros y cuartos pisos aquellas modestas casas que antes no tenían más que uno o dos; divididos en las modernas en muchas habitaciones pequeñas aquellos locales que antes servían para una sola familia, y aumentados considerablemente los alquileres, porque han seguido el asombroso aumento del valor del terreno; para poderlos pagar los desgraciados jornaleros se ven obligados a apiñarse en habitaciones pequeñas y poco ventiladas.*»

50. [Miguel GARRIGA Y ROCA], *Memoria descriptiva del ante-proyecto de ensanche de la ciudad de Barcelona* (Barcelona 1858), p. 6, assenyala que en una superfície de 2.048.174 m.² s'aglomerava una població de 183.787 persones —la qual cosa significava que la superfície mitjana per habitant només era d'11,1 m.²—, i que a causa de «*las estrechas y tortuosas calles, la falta de plazas y paseos, de jardines y patios para desahogo, la elevación de nuestras mezquinas viviendas, y los subterráneos de la mayor parte de ellas; y como consecuencias de la misma la falta de aire, de luz y sol en las habitaciones [...] la cifra mortuoria sea mayor que la de París, y casi doble que la de Londres, a pesar de las ventajas que nos da sobre aquellas capitales un clima benigno.*»

51. *Ibid.*, ps. 12-13.

52. I. CERDÀ, *Teoría general...*, I, ps. 254-260.

mente el valor y la renta de las fincas...», i que això havia de comportar «a la industria de Barcelona las ventajas de mayor extensión, mayor perfección y mayor consumo...»⁵³ Però la realització d'aquesta millora urbanística s'endarrerí durant molt de temps; primer, perquè la demolició de les muralles no fou autoritzada fins el 24 d'agost de 1854, i després perquè la qüestió de l'Eixample restà paralitzada durant anys a causa d'aquests fets: 1) les vacil·lacions del govern, que no acabava de decidir si Barcelona havia de continuar essent una ciutat fortificada o bé si havia de convertir-se en una població exempta de qualsevol línia de defensa al seu voltant;⁵⁴ 2) l'oposició dels propietaris del sòl intramurs de la ciutat i la dels titulars dels terrenys més immediats a Barcelona —que en determinats moments actuaren conjuntament— a tot projecte d'eixample il·limitat, defensant aferrissadament que la zona urbanitzable es reduís a un espai concèntric a la ciutat vella, amb la qual cosa pretenien evitar que el previsible descens de la renda urbana i dels lloguers quedés limitat a uns nivells relativament favorables als seus interessos.⁵⁵

La polèmica suscitada entorn dels diferents projectes d'eixample de la capital del Principat, tan immediatament entroncada amb les contradiccions ricardianes entre industrials i propietaris de la terra, prosseguí fins que la reial ordre del 7 de juny de 1859 aprovà els plànols de l'eixample il·limitat de la ciutat de Barcelona, confeccionats per Ildefons Cerdà, i que el reial decret del 31 de maig de 1860 autoritzà que s'edifiqués a tot el pla de Barcelona.⁵⁶ Un home tan vinculat

53. Pedro Felipe MONLAU, *Abajo las murallas!!! Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad* (Barcelona 1841), ps. 18-19.

54. Aquesta qüestió va empènyer Mañé i Flaquer a dedicar una sèrie d'articles, publicats els mesos de febrer i març de 1856, contra qualsevol projecte d'aixecar una nova línia fortificada al voltant de la ciutat i a favor de l'eixample il·limitat de Barcelona (*vid.* Juan MAÑÉ Y FLAQUER, *Colección de artículos...*, Barcelona 1856, ps. 459-506).

55. Quant a les argumentacions dels propietaris dels terrenys rústics més immediats a la ciutat en contra del projecte d'un eixample il·limitat i defensant la realització d'aquest reduint-lo a una superfície de 960.000 m², *vid.* *Memoria acerca las ventajas de llevar desde luego a efecto el ensanche de Barcelona por la parte de Gracia* (Barcelona 1859); la defensa d'un eixample limitat a una àrea circumdant les muralles de la Barcelona medieval —tal com havia estat concebut per l'arquitecte Antoni Rovira i Trias— fou assumida per Ruperto LACOSTA, *Paralelo entre el proyecto de ensanche de Barcelona de D. Antonio Rovira y Trias [...] y el proyecto de D. Ildefonso Cerdà...* (Barcelona 1859); i quant a la total oposició a qualsevol mena de reforma urbanística, defensada pels propietaris del sòl intramurs de la ciutat és argumentada a l'*Exposición elevada a S.M. por la comisión permanente de propietarios de Barcelona, acerca del proyecto aprobado de reforma interior de dicha ciudad* (Barcelona 1860). L'estudi de Mercè TATJER MIR, *La propietat immobiliària urbana a Barcelona a mitjan segle XIX, «El Pla de Barcelona i la seva Història. Actes del Primer Congrés d'Història del Pla de Barcelona»* (Barcelona 1984), ps. 341-354, aporta notícies interessants entorn de l'estructura de la propietat del sòl urbà i de la personalitat de la burgesia que tenia grans interessos immobiliaris.

56. Al preàmbul del reial decret del 31 de maig de 1860 es feia palès que la realització de l'eixample de Barcelona era inajornable, atès que «el vuelo que han tomado allí la industria y el comercio, [...] el gran movimiento consiguiendo a los caminos de hierro que de ella parten, y a las importantes mejoras que van a ejecutarse en su puerto, preparan a la capital del Principado un brillante porvenir, cuya realización sería imposible si no se extendiera fuera del antiguo recinto de sus derruidas murallas para que pueda moverse y respirar con libertad y desahogo su creciente vecindario, exento de las trabas que hasta ahora le contenían con grave perjuicio de su salud, de su comodidad y del desarrollo de su riqueza...» (vegeu els annexos del fulllet intítulat *Exposición elevada a S.M. por la comisión permanente de propietarios de Barcelona*).

al conservadorisme com Mañé i Flaquer intervingué, el 1856, en la mencionada polèmica i, després de palesar que qualsevol intent de limitar l'àrea de l'Eixample havia de resultar molt perjudicial per als interessos generals de la indústria i del comerç del país, argumentà que «antes de que la riqueza moviliaria adquiriera el inmenso desarrollo que va alcanzando en nuestros días...», la terra era l'únic capital i l'única riquesa productiva, afegint que «hoy [...] lo que principalmente se debe garantizar son los intereses de la industria y del comercio...»⁵⁷ En definitiva, com podem comprovar, amb la realització de l'Eixample es pretenia, fonamentalment, aconseguir un considerable descens de la renda urbana i dels lloguers, fins que aquests se situessin en el nivell mínim possible tenint en compte la continuïtat del procés de concentració demogràfica i industrial en una àrea relativament reduïda. Evidentment, aquesta eventualitat era prou enraonada, atesos els elevats preus dels lloguers a Barcelona, i estava destinada a afavorir l'estratègia d'una burgesia industrial que, forçada a rebaixar el cost de la mà d'obra —segons hem assenyalat anteriorment—, podria així prosseguir, en alguna mesura, la reducció dels salaris nominals en el sector industrial, sense que es manifestessin les conseqüències negatives que comporta tota disminució del poder adquisitiu de la classe obrera.

Però, d'altra banda, la realització de l'Eixample implicava que la concentració humana i industrial entorn del port de la ciutat comtal continués augmentant. Sobre el futur creixement urbà de Barcelona, Monlau pronosticava el 1841: «por su posición, clima, y demás circunstancias, es pueblo destinado a grandes creces: Barcelona rivalizará, andando el tiempo, con París, con Londres...»;⁵⁸ quaranta anys més tard Jacint Verdaguer, a la seva «Oda a Barcelona», expressava així el constant batec de l'expansió urbana de la ciutat: «Y crexes y t'escampes; quan la planície't manca / t'enfiles a les costes doblante a llur jayent; / en totes les que't volten un barri teu s'embranca, / que, onada sobre onada, tu amunt vas empenyent...» Òbviament, el creixement d'aquesta concentració demogràfica i el de les activitats fabrils qui hi havia ubicades s'havien de fonamentar en el desenvolupament d'un procés de divisió social del treball, que exigiria la importació, per part d'aquest nucli, de quantitats creixents d'una gran diversitat de productes alimentaris, de materials per a la construcció, de primeres matèries, etc. Però, ateses la manca de competitivitat de la indústria catalana i la impossibilitat d'ampliar excessivament les exportacions de productes agraris del país, resulta evident que la Catalunya de mitjan segle XIX no tenia expectatives de poder aconseguir, a termini mitjà, un volum d'exportacions a l'estranger que possibilités finançar, alhora, les importacions dels productes següents: 1) primeres matèries, combustible i maquinària per abastar el sector industrial; 2) grans quantitats de productes alimentaris, béns mobles de tota mena i materials per a la construcció per cobrir les demandes provinents de l'expansió de la població urbana. Per tant, una part molt considerable d'aquests productes hauria de procedir, en el futur, com ho havia fet fins llavors, de la resta d'Espanya —en contrapartida de les remeses d'articles manufacturats catalans, especialment de teixits— i de la mateixa Catalunya.

El fet que el desenvolupament del focus industrial català concentrat a Barcelona s'hagués de basar en el mercat interior espanyol implicava que el sector

57. J. MAÑÉ Y FLAQUER, *Colección de artículos*, p. 497.

58. P. F. MONLAU, *Abajo las murallas!!!*, p. 11.

industrial del Principat només aconseguiria importar els mencionats productes en les quantitats necessàries i a preus convenients i col·locar profitosament la seva producció en els mercats de consum, si Catalunya gaudia d'un mitjà de transport terrestre barat que la unís amb la resta d'Espanya, és a dir, d'una xarxa ferroviària que tingués com a centre la ciutat comtal. Conseqüentment, si la disminució del cost de la vida de la població ocupada en el sector industrial català s'havia d'obtenir, en part, mitjançant la reducció de la renda urbana que s'esperava de l'Eixample de Barcelona —objectiu íntimament relacionat amb el d'aconseguir augmentar la competitivitat de la producció industrial barcelonina—, l'estratègia industrialista implícita en l'esmentada reforma urbanística només podia resultar factible si es disposava de l'expressada xarxa ferroviària.

2. El ferrocarril, el carbó i el desenvolupament de la indústria siderúrgica

L'aparició de la moderna indústria de construccions mecàniques cal cercar-la, a Catalunya, d'una banda, en el procés de mecanització de la indústria cotonera, i de l'altra, en la progressiva substitució de la vella marina de vela per vaixells de vapor.⁵⁹ En principi, la mecanització de la indústria es va fer sobre la base d'importar la maquinària de l'estranger, i si bé aquest procés no beneficià d'una manera directa els establiments metallúrgics catalans, ho féu, en canvi, indirectament, atès que l'existència d'una indústria mecanitzada exigí la presència d'empreses dedicades al seu manteniment, perquè els industrials del país no es podien exposar a tenir màquines aturades durant setmanes i setmanes, en el cas de no haver-hi peces de recanvi a Barcelona, tot esperant que aquestes arribessin d'altres països.⁶⁰ En estreta relació amb l'esmentada demanda, aparegueren a Barcelona, entorn del 1840, dos tallers dedicats, entre d'altres activitats, a la reparació i construcció de maquinària per a la indústria cotonera: el de Valentí Esparó i el de La Barcelonesa, de Tous, Ascacibar i Cia.⁶¹ Les calderes dels vaixells de

59. Respecte als orígens d'aquest sector de la indústria catalana, *vid.* Alberto DEL CASTILLO, *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico (1855-1955)* (Barcelona 1955), ps. 31-51.

60. Francisco J. ORELLANA, *Reseña completa, descriptiva y crítica de la exposición industrial y artística de productos del Principado de Cataluña* (Barcelona 1860), p. 72, recordà que «esta industria se ha ido formando sin otro elemento de vida que el de las recomposiciones: el desarrollo progresivo de la fabricación en general ha exigido indispensablemente la reparación y mejoras de la maquinaria procedente, en un principio, del extranjero; porque habría sido dispendioso por demás, y hasta imposible a veces, acudir a Inglaterra o Bélgica para reparar cualquier avería. Esta ha sido la escuela práctica de nuestros maquinistas...».

61. La descripció que conté l'obra de Pascual MADRIZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, III (Madrid 1846), ps. 553-554, de La Barcelonesa —que, segons sembla, fou redactada per Isidor Cabañas— és colpidora; hom espera trobar-hi forns, cubilots, fressadores, torns, estris d'emmotllar, etc., i així succeeix quan s'ocupa de la planta baixa i del primer pis de l'establiment, però quan fa referència al segon pis consigna la presència de «150 telares mecánicos, movidos por la máquina de vapor, que ocupan 120 mujeres y 5 contra maestres», i en ocupar-se del tercer pis menciona l'existència de «dos máquinas para hacer rodetes, 4 urdidores, 8 máquinas de parar, y otras diferentes para preparar los hilados de algodón a punto de colocarlos en los telares, en los que trabajan separadamente 30 operarios de ambos sexos». Com podem comprovar, la indústria metallúrgica barcelonina encara no s'havia després, en aquesta època, del cordó umbilical, ni s'havia separat completament de la placenta on s'havia gestat la seva formació.

vapor exigien freqüents reparacions, i la proliferació d'aquests determinà l'aparició dels tallers Nova Vulcano —que des del 1841 varen pertànyer a la societat Navegació i Indústria—, dedicats a aquesta tasca i situats al port de Barcelona.

En el decurs de pocs anys els establiments esmentats van tenir personal autòcton amb un notable nivell de qualificació, i vers el 1850 havien adquirit capacitat per construir una gran diversitat de maquinària i àdhuc màquines de vapor.⁶² Els progressos aconseguits per aquests tallers eren més meritoris si tenim en compte que s'havien desenvolupat sense el suport d'una indústria siderúrgica moderna al país, la qual cosa implicava que havien d'importar les primeres matèries i el combustible que consumien. D'altra banda, pel que fa a les importacions de les esmentades primeres matèries, la política aranzelària no varià excessivament des de la promulgació de l'aranzel del 1841 fins a la del 1862,⁶³ i constituí un altre obstacle seriós per a l'expansió i la consolidació de la indústria catalana de construccions mecàniques, perquè: 1) imposava uns drets elevats a les importacions d'hulla i tota mena de ferros —amb el propòsit de protegir la mineria del carbó asturià i els establiments siderúrgics espanyols—; 2) afavoria les importacions de maquinària de l'estranger, ja que les gravava amb uns drets molt reduïts.⁶⁴

Conseqüentment, les expressades circumstàncies van fer cada vegada més evident que, malgrat els seus progressos, aquesta indústria metallúrgica no tenia esdevenidor si no es desenvolupava paral·lelament una indústria siderúrgica moderna a Catalunya i que això només seria possible si es localitzaven i es posaven en explotació jaciments hullers al Principat. Pel que fa a aquesta qüestió, resulta colpidor constatar que una part, almenys, de la burgesia catalana de mitjan segle XIX tenia el convenciment que el subsòl de Catalunya contenia recursos hullers suficients per sostenir el procés d'industrialització del país —ja fos a Sant Joan de les Abadesses, jaciment del qual hom tenia una munió d'informes positius,⁶⁵ o

62. Entorn del 1850 a Catalunya hi havia unes 135 màquines de vapor, que tenien, en conjunt, una potència d'uns 2.414 cavalls, 12 de les quals, com a mínim —amb una potència total de 79 cavalls—, s'havien construït al Principat (cf. L. FIGUEROLA, *Estadística de Barcelona...*, p. 291).

63. Vid. Francisco SÁNCHEZ RAMOS, *La economía siderúrgica española. I. Estudio crítico de la historia industrial de España hasta 1900* (Madrid 1945), ps. 147-154, 186-189, i els annexos de l'obra.

64. A l'Exposició elevada a S.M. por los fundidores y constructores de máquinas sobre la reforma que se propone introducir el gobierno en los aranceles (Barcelona 1846), ps. 7-8, que tenia com a primers signants V. Esparó i C. Ascacíbar, aquells es queixaven que, de resultes de l'aranzel llavors vigent, «las máquinas de construcción extranjera adeudan no más que 17 reales 9 maravedises por quintal, al paso que las primeras materias necesarias para construirlas en el país, pagan 32 reales 22 maravedises», cosa que evidència que «la protección que aparentan dispensar con semejante disposición a las ferrerías del reino y a los criaderos de carbón, resulta ilusoria, negativa, porque a favor del poco o ningún derecho que pagan las máquinas, entran por todas las aduanas del reino miles y miles de quintales de hierro de procedencia extranjera».

65. Cf. *Reseña acompañada de todos los datos y documentos justificativos que publica la sociedad El Veterano para dar un conocimiento exacto de la riqueza mineralógica que posee y de los proyectos que va a realizar para su explotación* (Barcelona 1849), ps. 11-25. on es reproduïxen els informes emesos fins en aquesta data sobre la conca carbonífera de Sant Joan per enginyers de mines, com Amalio Maestre, Brawm, Bernabé Sánchez Dalp, François E. Frèrejean, Joaquín Ezquerro del Bayo, etc., i per químics com Josep Roure, Paillette o Joan Agell.

bé als voltants de Calaf— i que aquesta illusòria convicció fou una de les motivacions cabdals de la seva actuació. El 1849 la societat minera El Veterà, que pretenia posar en explotació les millors pertinences del jaciment carbonífer de Sant Joan, estimulava i intentava aprofitar alhora les mencionades expectatives afirmant que *«debajo la superficie de la hermosa vegetación [sic] que presentan las montañas de nuestro país, se encierran también los fecundos jérmenes [sic] de riqueza que han elevado a la antigua Albión al eminente grado de poderío y grandeza con que figura en el cuadro de las naciones...»*⁶⁶ Evidentment, aquesta mena de manifestacions contrastava amb el fet que Catalunya es veiés obligada a importar unes quantitats impressionants d'hulla anglesa per mantenir la seva indústria en activitat, paradoxa que els coetanis justificaven aduint la inexistència de mitjans de transport barats que possibilitessin una explotació rendible dels recursos carbonífers del país. En aquest sentit, cal assenyalar que els anglesos, que el 1844 varen confeccionar el primer projecte per construir una línia fèrria de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, ja argumentaren que *«el mal estado de los caminos y el gran coste de los actuales medios de transporte han sido hasta ahora un impedimento insuperable para que pudieran los propietarios de estas minas conducir a Barcelona un artículo de comercio tan importante [...], y hacían de todo punto imposible que pudieran competir en el precio de venta con sus rivales del extranjero...»*⁶⁷ Esperonada per la necessitat de disposar de combustible barat i seduïda pels optimistes informes abans esmentats, la burgesia catalana acceptà sense reserves, segons sembla, la hipòtesi que els ferrocarrils serien l'instrument que faria possible l'arrencada de la producció autòctona d'hulla. Els beneficis indirectes que s'esperava aconseguir del ferrocarril, en relació amb el desenvolupament de la mineria del carbó i de la indústria siderúrgica, foren exposats amb especial capacitat de síntesi per un periodista barceloní el 1858, l'argumentació del qual és particularment interessant perquè palesa que la implantació d'aquest mitjà de transport podia comportar, a Catalunya, uns efectes més intensos i distints dels que havia produït en països avançats econòmicament: *«También en Cataluña [...] el hierro y el carbón, esa fuerza muscular de toda industria, dará gran movimiento a la conducción por escelencia; pero como aquí pasaremos casi siempre de la vereda a la tracción de la locomotora sin el intermedio común en Europa de las buenas carreteras y vías fluviales, en lugar de limitarse los ferro-carriles a facilitar el desarrollo de la metalurgia, como allí ha sucedido, darán nacimiento a la explotación de inmensas riquezas de esta clase que por falta de medios económicos de extracción, han debido quedar por siglos improductivas en el seno de la tierra...»*⁶⁸

És a dir, mentre que a d'altres països el ferrocarril s'havia «limitat» a generar una enorme demanda de productes siderúrgics i aquesta havia comportat un accelerat desenvolupament de la indústria sidero-metal·lúrgica, a Catalunya havia de complir una funció prèvia: possibilitar l'entrada en explotació dels recursos minerals i carbonífers que se suposava que hi havia al país. Per tant, això significava que la xarxa ferroviària bàsica, que havia de permetre assolir aquest ob-

66. *Ibid.* p. 9.

67. *Prospecto para la construcción de un camino de hierro desde Barcelona a Campodón* (Madrid 1844), p. 4.

68. Modesto COSTA Y TURELL, *Explotación del ferro-carril del Norte de Francia*, «Diario de Barcelona», núm. 112 (22-v-1858), p. 4.647.

jectiu prioritari, s'hauria de construir a base d'importar de l'estranger tot el material fix i mòbil; però si el retard econòmic del país feia impossible que la tan anhelada siderúrgia autòctona es beneficiés de l'esmentada demanda, més endavant, en canvi, aquella podria gaudir, sense competència, de la demanda que comportaria el manteniment de les línies fèrries ja construïdes i la construcció de les línies complementàries i dels ramals de la xarxa bàsica.

De manera que les construccions ferroviàries catalanes s'orientaren vers la consecució de l'expressat objectiu; així, entre el 1851 i el 1854 es construí la línia de Barcelona a Granollers, concebuda com el primer tram de la futura línia de Sant Joan de les Abadesses, i a la tardor del 1853 es decidí que la línia de Barcelona a Saragossa passaria per Calaf i travessaria la zona carbonífera immediata a aquesta població. El 1855 l'enginyer Amalio Maestre publicà un extens informe sobre la conca carbonífera de Sant Joan en el qual, després d'afirmar que «Cataluña [...] ha hecho los mayores esfuerzos imaginables para proporcionarse carbones en su propio suelo, y los ha encontrado...», manifestà que mentre que el carbó d'aquelles mines «no pueda ofrecerse a algo menos de 5 reales quintal al consumidor en Barcelona, es escusado hacer cálculos ni proyectos. El consumidor acudirá a los carbones ingleses...»⁶⁹ En definitiva, el diagnòstic de Maestre consistí a refermar que, si es volia posar en explotació l'esmentada conca carbonífera, era imprescindible construir el ferrocarril fins a les mines, afegint que, si es pretenia que aquest carbó arribés als nuclis industrials catalans a preus convenients i sense competència possible per part del carbó anglès, el govern havia de fixar una tarifa màxima de 0,58 rals per tona mètrica i quilòmetre pel transport de carbons en aquesta línia.

Conseqüentment, amb la publicació d'aquest informe el ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses adquirí el caràcter d'un mal negoci per a l'empresa que n'assumís la construcció, ateses les previsibles limitacions que la concessió imposaria a les tarifes d'explotació. Tenint en compte aquestes expectatives, no resulten gens sorprenents les vacil·lacions del capital autòcton respecte a la construcció d'aquesta línia durant el bienni de 1855-56,⁷⁰ com tampoc és d'estranyar que la companyia del Camí de Ferro del Nord (Granollers) s'inhibís de continuar la línia en direcció a Sant Joan i que optés per perllongar-la cap a Girona.⁷¹ Les expressades dificultats semblaren definitivament esvaïdes quan, el

69. Amalio MAESTRE, *Descripción geológica industrial de la cuenca carbonífera de San Juan de las Abadesas* (Madrid 1855), ps. 9 i 31. El reconeixement de la conca, efectuat per l'esmentat enginyer, el portà a la conclusió que hi havia, com a mínim, 21,4 milions de tones mètriques de carbó, que la major part dels carbons «son de una fuerza considerable, y susceptibles de ser empleados en toda clase de operaciones metalúrgicas» i que oferien un coc «de buen aspecto metálico, ligero (sic) y sonoro, con una potencia calorífica notable» (ps. 28-29).

70. Només la Catalana General de Crèdit s'interessà seriosament, en el decurs del 1856, en aquest negoci, i oferí el seu suport a una reconversió de la societat minera El Veterà, a fi que l'empresa que sortís d'aquest procés assumís la construcció de la línia fèrria de Granollers a Sant Joan —amb la intenció que compensés els magres resultats que s'esperaven del ferrocarril amb els beneficis que li proporcionaria l'explotació de les mines de carbó—, encara que per participar en l'operació la societat de crèdit imposà unes condicions difícils d'aconseguir (*vid.* «Gaceta de los Caminos de Hierro», núm. 21 [14-ix-1856], ps. 322-323, i núm. 22 [21-ix-1856], ps. 340-341, i *Sociedad Catalana General de Crédito. Memoria* [11-ii-1857], «Diario de Barcelona», núm. 43 [12-ii-1857], p. 1.214).

71. Cf. P. PASCUAL I DOMÈNECH, *El ferrocarril en Cataluña (1843-1866)*, ps. 1.309-1.331.

1857, un grup de banquers francesos, associat amb un de català, sollicità i obtingué la concessió de la línia de Granollers a Sant Joan; però totes les esperances que el ferrocarril arribés, a curt termini, a l'esmentada conca carbonífera quedaren aviat defraudades, perquè els mencionats capitalistes renunciaren a participar en el negoci.⁷² Aquest esdeveniment es veié agreujat pel fet que no fou possible declarar caducada aquesta concessió fins el març de 1859, precisament en uns moments en què el país passava una conjuntura molt desfavorable per l'aparició de qualsevol iniciativa empresarial interessada en la construcció de la línia, a causa de la profundíssima crisi que col·lapsava el mercat borsari barceloní.⁷³

El 1860 es posà en explotació la secció de Manresa a Lleida, de la línia de Saragossa, fet gairebé coincident amb el de la constatació que els afloraments carbonífers de Calaf eren de lignit: un carbó que, si bé podia servir com a combustible auxiliar, no permetia, en canvi, prescindir de les importacions d'hulla anglesa per a la indústria i que resultava totalment inservible per a la siderúrgia.⁷⁴ En aquestes circumstàncies, els polítics i les institucions econòmiques del Principat decidiren exercir pressió sobre el govern —aprofitant la visita a Barcelona del president del consell i de diversos ministres amb motiu de l'exposició industrial del 1860—, a fi d'aconseguir l'atorgament d'una subvenció per a la línia de Sant Joan que en possibilités la ràpida construcció amb capital del país.⁷⁵ A conseqüència d'aquestes gestions s'aprovà, finalment, la llei del 29 de gener de 1862, que concedí a l'esmentada línia una subvenció de 13.500 duros per quilòmetre.⁷⁶ Amb aquest ajut, la companyia dels Camins de Ferro de Barcelona a Girona estava disposada a fer-se càrrec de la construcció de la línia, però a la subhasta celebrada el 14 de febrer de 1863 —procediment establert per la llei

72. Quant al procés de gestació de l'esmentada concessió, *vid.* «Gaceta de los Caminos de Hierro», núm. 5 (I-II-1857), ps. 85-86, i núm. 11 (15-III-1857), p. 172; respecte a la proposició de llei de concessió, el dictamen de la comissió parlamentària, a la discussió d'aquest en el ple del congrés i a la llei del 7 de juliol de 1857, que atorgà la concessió de la línia de Granollers a Sant Joan, *vid.* *Diario de las sesiones de Cortes. Legislatura de 1857 (de 1-V-1857 a 16-VII-1857)*, I i II (Madrid 1883), núm. 29 (6-VI-1857), p. 537; núm. 42 (25-VI-1857), ps. 921-922; núm. 45 (30-VI-1857), p. 979, i núm. 54 (7-VII-1857), p. 1.433.

Les causes que determinaren la caducitat d'aquesta concessió foren exposades al congrés de diputats pel llavors ministre de foment marquès de Corbera, l'abril de 1861, en el decurs del debat del projecte de llei per atorgar una subvenció a la línia de Granollers a Sant Joan (*cf.* *Diario de las sesiones de Cortes. Legislatura de 1860 [de 25-V-1860 a 28-IX-1861]*, v [Madrid 1884], núm. 131 [10-IV-1861], ps. 3.661-3.667).

73. La mencionada crisi borsària és molt ben descrita per l'expert cronista financer del «Diario de Barcelona» Joan Sala i Ferrer (*cf.* *Almanaque del Diario de Barcelona para el año 1860* [Barcelona 1859], ps. 91-117). D'altra banda, el catedràtic d'economia Ramon ANGLASELL, *Extracto del discurso pronunciado [...] en la Junta general extraordinaria de la sociedad Catalana General de Crédito celebrada [...] el día 24 de junio de 1859* (Barcelona 1859), aporta interessants suggeriments sobre les causes desencadenants d'aquesta crisi.

74. La Catalana General de Crèdit adquirí nombroses pertinences a la conca de Calaf (*cf.* F. J. ORELLANA, *Reseña [...] de la exposición industrial...*, ps. 124-125); després d'efectuar les inversions necessàries per explotar les capes de carbó i constatada la insatisfactòria qualitat d'aquest, es desvinculà del negoci mitjançant la creació d'una societat minera (*vid.* *Sociedad Catalana General de Crédito. Memoria* [26-II-1862], «Diario de Barcelona», núm. 58 [27-II-1862], p. 1.826).

75. F. J. ORELLANA, *op. cit.*, ps. 114-115, ofereix una versió increïblement ingènua de les expressades gestions.

76. *Memoria [...] del Ferro-carril de Barcelona a Granollers y Gerona... (9-II-1862)* (Barcelona 1862), p. 8.

de ferrocarrils del 3 de juny de 1855 pel que fa a les línies subvencionades—, la concessió s'adjudicà a un agent de canvi i borsa resident a Madrid, el qual no solament renuncià a la subvenció, sinó que, a més, oferí reduir en nou anys el període de concessió.⁷⁷ Uns quants mesos després l'expressada concessió serví de base per a la formació de la companyia del Ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, que tingué com a accionistes majoritaris les cases angleses Breusing i Cia. i General Rolling Stock Ltd. C.^o.⁷⁸ Les obres de construcció de la línia començaren de seguida, i tot feia pensar que l'entrada en servei d'aquesta seria qüestió de poc temps; però en el decurs de 1864 la General Rolling Stock va fer fallida, esdeveniment que deixà en una situació financera desesperada l'empresa ferroviària, la qual no va poder evitar la fallida el 1865.⁷⁹ D'aquesta manera es frustrà un altre intent de la llarga colla que es van fer per construir aquesta línia. Les obres, d'una certa consideració, que s'havien efectuat en aquesta ocasió hagueren de romandre abandonades durant anys, perquè aquest esdeveniment coincidí amb la fallida de la totalitat de les companyies ferroviàries catalanes i amb l'ensorrament del mercat borsari barceloní a la primavera del 1866.

La desfeta del 1866 determinà que el ferrocarril no arribés a la conca carbonífera de Sant Joan fins el 1881, i fou a partir de llavors quan s'evidencià que totes les esperances que la burgesia catalana havia posat en aquest jaciment no tenien fonament: en aquell indret no hi havia hulla ni en la quantitat ni de la qualitat necessàries per sostenir el procés d'industrialització català.⁸⁰ Així acabà el llarg somni en què la burgesia del país es refugià entre el 1840 i el 1880, és a dir, que la xarxa ferroviària possibilitaria la conducció de carbó autòcton i barat als nuclis industrials del Principat i que això comportaria: 1) la desaparició d'una de les causes determinants de la inferioritat de la producció de la indústria cotonera catalana respecte a l'anglesa; 2) el desenvolupament d'una indústria siderúrgica, element indispensable perquè el sector català de construccions mecàniques assolís nivells de competitivitat en el mercat mundial, que fins llavors no havia estat possible perquè, com s'assenyalà el 1859, *«los derechos de aduana solamente valen un 50 por 100 más de lo que cuesta el carbón en la mayor parte de las herrerías inglesas, francesas y belgas, proporcionando esto una baratura tal en dicho artículo, a la que no llegaremos jamás faltándonos el combustible...»*⁸¹

Però si totes aquestes il·lusions quedaren definitivament frustrades, la seva existència deixà realitats ben palpables, que comportaren que el procés d'industrialització català no es reduís únicament a la indústria cotonera. Perquè sota la seva influència es constituí, el 1855, la Maquinista Terrestre i Marítima, mentre que la societat Navegació i Indústria esdevenia, també, una gran empresa del sector de construccions mecàniques. El 1857 la societat Font, Alexander i Cia.

77. «Gaceta de los Caminos de Hierro», núm. 8 (22-II-1863), p. 114. El període de concessió de les línies, segons s'establí en la mencionada llei de ferrocarrils, era de 99 anys.

78. «Gaceta de los Caminos de Hierro», núm. 39 (27-IX-1863), p. 615.

79. Per a un resum sobre les vicissituds d'aquesta companyia fins a la seva fallida, *vid.* «Gaceta de los Caminos de Hierro», núm. 43 (28-X-1866), p. 676.

80. J. NADAL, *El fracaso...*, ps. 153-154.

81. «Gaceta de los Caminos de Hierro», núm. 2 (23-I-1859), p. 41, article intitulat *Nueva industria en Barcelona*.

es disposava a encendre un modern alt forn de coc, situat al Clot, al costat de la línia de Granollers, «*la vía férrea que le ha de poner en contacto con los ricos criaderos de ulla (sic) de S. Juan de las Abadesas...*»⁸² Aquell mateix any, i sota l'estímul de les expectatives creades per l'avenç de les construccions ferroviàries, es constituí la Ferreria Barcelonesa —un modern establiment dedicat a afinar els lingots de primera fusió—, que el 1860, en ser adquirida pels germans Girona, es convertí en la Ferreria del Remei, i posteriorment, el 1881, es transformà en la societat Material per a Ferrocarrils i Construccions.

La desfeta del 1866 i la frustració de les il·lusions de la burgesia catalana

En pàgines precedents hem assenyalat que a Catalunya el ferrocarril fou concebut, alhora, com un instrument per a la consolidació, l'expansió i la diversificació del procés d'industrialització i com una font de beneficis per al capital invertit en la seva construcció. Per tant, l'èxit o el fracàs dels ferrocarrils s'havia de mesurar, a curt termini, pels rendiments que oferissin als milers d'accionistes i d'obligacionistes que havien compromès una part o la totalitat del seu capital o dels seus estalvis en les empreses ferroviàries. En aquesta conjuntura, del 1864 al 1866 es materialitzà la fallida de les companyies ferroviàries catalanes —quan la construcció de la xarxa ferroviària bàsica encara no era del tot acabada—, la qual cosa evidencià les limitacions del ferrocarril com a negoci capitalista dins l'economia espanyola de mitjan segle passat. Les causes d'aquest col·lapse són complexes, i cal cercar-les en la interacció entre el seguit de desequilibris acumulats en el procés de finançament de la xarxa ferroviària i els mals resultats obtinguts en els trams i les línies que entraren successivament en explotació.⁸³ Mentrestant, del 1845 al 1866, una proporció aclaparadora dels recursos financers existents a Catalunya s'havia canalitzat vers la construcció de les línies fèrries i d'altres obres d'infraestructura, com el canal d'Urgell, i una part considerable d'aquest capital eixí del país en contrapartida de les importacions de material ferroviari. Quan aquest constant drenatge de moneda metàl·lica —a conseqüència de l'increment del dèficit tradicional de la balança comercial catalana amb l'estranger— es conjugà, a partir del 1862, amb la sobtada caiguda de l'activitat de la indústria cotonera, ocasionada per la «fam de cotó», i, des del 1864, amb el pànic dels accionistes i obligacionistes de les companyies ferroviàries, en as-sabentar-se de la situació de fallida d'aquestes, es produí un progressiu enrariment de la circulació de metàl·lic a la plaça de Barcelona, una acusada tendència alcista

82. «Gaceta de los Caminos de Hierro», núm. 5 (1-II-1857), ps. 84-85. L'opuscle de Víctor BALAGUER, *Guía de Barcelona a Granollers por el ferro-carril...* (Barcelona 1857), ps. 27-28, conté una àmplia descripció de l'esmentat alt forn.

83. El lector interessat en aquesta qüestió pot consultar P. PASCUAL I DOMÈNECH, *El ferrocarril en Cataluña (1843-1866)*, tesi doctoral inèdita dedicada a estudiar les causes que determinaren el col·lapse experimentat pels ferrocarrils catalans com a negoci capitalista.

Pel que fa a la crisi de la generalitat de les companyies ferroviàries espanyoles en aquesta època i a les conseqüències polítiques que aquest esdeveniment comportà, vegeu la suggerent anàlisi efectuada per Josep FONTANA, *Canvi econòmic i actituds polítiques. Reflexions sobre les causes de la revolució del 1868*, «Recerques», núm. 2 (Barcelona 1972), ps. 7-32.

en la taxa d'interès i, finalment, la fallida d'una bona part de la banca i el total ensorrament de la borsa barcelonina pel maig de 1866.⁸⁴

Tot fa suposar que en el decurs dels dramàtics dies que el 1866 va viure la classe dirigent del país, totes les il·lusions forjades entorn de les construccions ferroviàries quedaren definitivament malmeses. Els testimonis d'aquesta decepció són colpidors. Les companyies ferroviàries catalanes feien palès, el 1865, el seu error, manifestant que havien construït els ferrocarrils sense tenir en compte que «*siendo bastante distintas nuestra situación y condiciones de las de la nación que nos servía de modelo, no podían ser iguales los resultados...*»⁸⁵ El banquer Manuel Girona, que havia tingut un protagonisme tan destacat en la promoció de les construccions ferroviàries catalanes, assenyalava, també el 1865, que en els països avançats «*los riegos crean riqueza, las carreteras hacen posible la laboración de las tierras, porque dan salida a sus frutos, y los puertos facilitan su comercio...*», mentre que, «*escasa la España de riegos y de carreteras, su población y su riqueza por metro cuadrado no representa una mitad de la de Francia; así vemos tan exiguos los productos del tráfico de nuestros ferro-carriles...*»⁸⁶ El jurista Estanislau Reynals —que el 1866 es dedicava a efectuar tota mena de càbales a fi de trobar la manera de tergiversar la llei i evitar que la fallida de les companyies ferroviàries en comportés, com a conseqüència lògica, la liquidació— no dubtà a afirmar que aquella catàstrofe s'havia esdevingut perquè la classe dirigent catalana havia oblidat allò que en realitat era Espanya: «*es idea arraigadísima en todos y cada uno de los españoles, que el atraso y pobreza de la nación, si existen, son debidas [...] a los malos gobiernos; la verdad es que creen todos [...] que con leyes sabias y medidas administrativas, simples leyes y medidas, se puede hacer de España un nuevo Eldorado...*»⁸⁷ Francisco J. Orellana apuntà que, contra el que s'havia suposat, en lloc de multiplicar la riquesa del país, el ferrocarril «*nos ha empobrecido...*», i abans d'arribar a la conclusió que la construcció de les vies fèrries havia constituït un desgraciadíssim assaig lliurecanvista, afirmà: «*Podíamos empezar importando el primer material; pero pensar que esto hubiese de durar siempre y que el país pudiera soportarlo, es un delirio. Ahora nos encontramos sin poder completar las líneas más necesarias, y sobrándonos la mitad de las construidas por falta de movimiento...*»⁸⁸

El 1864 el fracàs de la companyia del Ferrocarril de Barcelona a Saragossa comportà que Manuel Girona i d'altres conspicus representants de la burgesia catalana, per tal de salvar, fins on fos possible, els capitals que tenien invertits en l'esmentada empresa, no dubtessin a acceptar la fusió d'aquesta amb la com-

84. Sobre la crisi que experimentà la indústria cotonera catalana durant aquests anys, *vid.* J. NADAL, *El fracaso...*, ps. 205-209, i M. IZARD, *Industrialización y oberismo...*, ps. 51-52. La crisi financera del 1866 ha estat estudiada per Nicolás SÁNCHEZ-ALBORNOZ (*cf.* *La crisis financiera de 1866 en Barcelona*, dins *España hace un siglo...*, ps. 143-154) però aquest treball es redueix, bàsicament, a examinar els efectes d'aquesta crisi sobre el sector bancari barceloní.

85. *Memorándum sobre el estado de las compañías de caminos de hierro*, p. 11.

86. Manuel GIRONA, *Ensayos para mejorar el crédito y arreglar la situación de España* (Barcelona 1865), p. 61.

87. Estanislau REYNALS Y RABASSA, *Las compañías de ferro-carriles y el estado* (Barcelona 1866), p. 13.

88. Francisco JOSÉ ORELLANA, *Demostraciones de la verdad de la balanza mercantil y causa principal del malestar económico de España* (Barcelona 1867), p. 113.

panyia del Ferrocarril de Saragossa a Pamplona, dominada pel capital francès.⁸⁹ Això significà la desaparició de la societat ferroviària més ambiciosa de les que havia emprès el capital català i la pèrdua de la independència, tan gelosament defensada fins en aquell moment, d'una bona part del capital financer del país. La companyia dels Ferrocarrils de Saragossa a Pamplona i Barcelona, que sorgí de l'expressada fusió, tampoc no resultà viable, i desaparegué el 1878, en fusionar-se amb la societat dels Camins de Ferro del Nord d'Espanya.⁹⁰ Llavors, alguns dels més destacats representants de la gran burgesia financera catalana —Eusebi Güell i Bacigalupi, Josep A. Muntadas i Campeny, Josep Ferrer i Vidal, Agustí Robert i Gorgoll i Manuel Girona i Agrafel— s'incorporaren al consell d'administració d'aquesta gran companyia franco-espanyola, en una situació de completa subordinació, atesa l'aclaparadora hegemonia que el capital francès tenia en aquesta empresa. Al cap d'uns quants anys, tot i ostentar el càrrec de conseller de la companyia del Nord d'Espanya, Manuel Girona no s'abstingué de manifestar que els ferrocarrils en mans del capital estranger, en lloc de constituir aquell element de desenvolupament que la burgesia catalana havia somiat, s'havien convertit en un negoci que es realitzava en detriment de l'agricultura, del comerç i de la indústria del país, a causa de les elevadíssimes tarifes que percebien determinades empreses ferroviàries.⁹¹

En definitiva, el 1866 sembla que és el vèrtex on fineix una època d'optimisme i on comença un període dominat per la sensació de fracàs d'una burgesia que, després d'haver creat les condicions favorables, havia desenvolupat els elements precisos per concentrar el capital necessari per tal de portar a terme la modernització de la infraestructura econòmica del país en el context d'un ambiciós projecte industrialitzador. El col·lapse experimentat pels ferrocarrils catalans com a negoci capitalista deixà, sens dubte, un solc molt profund en la psicologia d'aquesta classe social: una burgesia industrial i financera que ja no recuperaria, en el futur, l'impuls creador que caracteritzà la seva actuació durant els anys compresos entre el 1833 i el 1865.

No obstant això, seria erroni arribar a la conclusió que l'opinió d'una gran part de la burgesia catalana coincidí amb la crítica a l'estat espanyol continguda en el Memorial de Greuges del 1885, a causa, únicament, del desastre del 1866 i de les seves conseqüències. Evidentment, el procés que determinà aquest canvi d'actitud no fou tan simple. Però sembla indubtable que aquest esdeveniment

89. *Vid. Ferro-carril de Zaragoza a Barcelona... (24-III-1865). Memoria*, «Gaceta de los Caminos de Hierro», núm. 14 (8-IV-1865), ps. 226-229, *ibid.*, núm. 18 (7-V-1865), ps. 292-294.

90. *Cf. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Junta general extraordinaria de accionistas celebrada en 16 de febrero de 1878 [...]. Memoria* (Madrid 1878), dedicada totalment a exposar el contracte de fusió entre ambdues societats i la materialització d'aquesta.

91. *Cf. Manuel GIRONA, Discurso...* (Barcelona 1883), p. 7, pronunciat, segons li corresponia per la seva condició de president de l'entitat, durant la sessió inaugural del curs de l'Ateneu Barcelonès, que tingué lloc el dia 29 de novembre de 1883.

D'altra banda, cal assenyalar que les tarifes aplicades per la companyia del Nord d'Espanya —llavors concessionària de la línia de Barcelona a Saragossa, per la qual s'havia de canalitzar, necessàriament en aquests anys, la major part de la circulació mercantil existent entre Catalunya i la resta d'Espanya— varen enregistrar una acusada tendència alcista del 1865 al 1885 (*vid. Antonio GÓMEZ MENDOZA, Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*, Madrid 1982, ps. 70-78).

significà l'enfonsada d'un projecte de desenvolupament econòmic que girava entorn de les construccions ferroviàries i que evidencià, per primera vegada, que la cursa per reproduir a Catalunya el model anglès de societat industrial —tan obsessivament admirat per la burgesia del país— era perduda i que aquest objectiu seria inassolible. La constatació d'aquesta realitat havia de portar, quasi inevitablement, els burgesos catalans a mirar d'esbrinar les causes d'aquest fracàs. I, segons sembla, el que varen descobrir fou la pobresa d'Espanya i que aquesta situació tenia molt a veure amb l'hegemonia política que exercia dins l'estat liberal espanyol una oligarquia terratinent i financera retrògrada i centralista. Paralelament, s'enregistraren unes dificultats creixents de comprensió entre els intel·lectuals i polítics conservadors catalans —els homes que personificaven l'opció política capaç d'aglutinar la majoria de la burgesia del Principat— i la classe política afí resident a Madrid; dificultats que en la gènesi del règim de la Restauració implicaren, finalment, la ruptura dels elements més qualificats del conservadorisme català amb Cánovas del Castillo i el seu partit.⁹² La burgesia catalana no trigaria gaire a assumir majoritàriament aquesta actitud de refús envers el sistema centralista de partits.

92. Entorn de l'evolució del conservadorisme català i de les seves relacions amb els polítics que exerciren el poder a Madrid durant la segona meitat del segle XIX, *vid.* Borja DE RIQUER, *El conservadorisme polític català: del fracàs del moderantisme al desencís de la Restauració*, «Recerques», núm. 11 (1981), ps. 29-80, el qual fa palès que, davant el règim de la Restauració, els polítics conservadors catalans «més valuosos prendran actituds reticents, com Mañé o Duran, o aniran cap a posicions contràries, encara que socialment molt moderades: mireu, si no, els principals elements del catalanisme conservador: Lliga de Catalunya, Unió Catalanista, etc.»