

LA VIALIDAD DE CATALUNYA: CORREDOR Vs. RED NACIONAL

Pág. 26 (Vol. 1)

España es un país sin carreteras. Catalunya, tan ceñida a la Administración del Estado Central participa con agravio de esta ausencia. La historiografía económica abunda en documentar la relación entre los transportes y la extensión-articulación de mercados.

Comunicaciones y comercio parecen ser los dos elementos indisolubles para el progreso económico de la era moderna del mercado español del XVIII y XIX, desarticulado, dual, al sistema productivo y de intercambio catalán del XVIII, encontramos una diferencia bien notable.

Relatos como el de Francisco de Zamora, impresionan esta imagen y no hablan del hormiguero de circulación de relación constante en el territorio que se encuentra en los alrededores de las ciudades catalanas a diferencia del inexistente comercio español. Es sabido que ni en España ni en Catalunya hay caminos modernos. Queremos decir que no se ha organizado ni administrativa ni financieramente su construcción por el Estado, tan solo se han adaptado la red de caminos de bastarte y caminos carreteros,

La reconstrucción moderna cocina en España con un siglo de retraso respecto de Francia, y sin el vigor del vecino país, donde hacia 1880 se ha alcanzado el medio millón de kilómetros; aquí estaríamos 10 veces por debajo. Fernando VII con su ministro Bernardo Ward no podrá emular aun con el siglo de retraso, a Luis XIV con Sully y Colbert ni los ingenieros de caminos,

Para Catalunya el "plan nacional" de la Junta de Carreteras de 1848, nacida en el momento de despegue económico de aquélla, planteará la permanencia del pasillo por su idea de los dos ejes transversales (el Palamós Tarragona por Girona-Vic-Manresa, Tárrega-Montblanc y el de Roses-Lleida por Figueres-Olot-Ripoll-Berga-Solsona-Balaguer) que hace pensar, cuando todavía hoy se plantea, como se reduce muchas veces a un simple problema sectorial lo que en realidad es una comprometida opción de reestructuración territorial.

Los aproximadamente 10.000 Kms. de carretera que hay en Catalunya se han construido entre 1800 y 1950 de la siguiente manera:

Hasta 1850 se han construido los tres ramales "reales" de primer orden; es la Y centrada en Barcelona y con extremos en Lleida, Tarragona y Girona: es el itinerario "de Madrid a la raya de Francia. Hasta 1900 se construye la mitad en Kms. de las carreteras que existen hoy; la Junta de Carreteras de Catalunya hasta 1860 el Estado hasta 1880 y las Diputaciones hasta 1900 han sido sus agentes principales. La Junta de Catalunya con el plan de 1848 que recomponía unos ejes catalanes, dos transversales y unas cuantas radiales importantes con centros en Barcelona, Reus y Tarragona. El Estado, doblando itinerarios de ferrocarril y derivando de una jerarquía administrativa unos trazados de primero, segundo y tercer orden, importancias que se derivan de los extremos del itinerario más que de las ciudades que enlaza.

Las Diputaciones, con un mejor conocimiento de los intereses locales, centrando en las ciudades importantes sus itinerarios de corto recorrido y armando las comarcas con carreteras secundarias respecto al Estado administrativista.

Hasta 1950 se construye la otra mitad de las carreteras catalanas. En el conjunto del siglo transcurrido y como ritmo real de bastantes de sus décadas, la construcción de 100 Kms./año aparece como referencia habitual. Se da otra vez

una cierta simetría con el periodo anterior; hay una época de la Mancomunitat y otra con predominio del Estado y de las Diputaciones. En este siglo se ha producido la transformación de las carreteras, cambiándose los empedrados por firmes bituminosos y, pocas veces las características del trazado. Las secciones transversales también han crecido y han sido las obras de infraestructura importantes hasta la aparición de las autopistas.

Los ferrocarriles, frente al esfuerzo escaso paulatino pero continuo de las carreteras, han sido operaciones con suficiente "cuantía" y brusquedad para incidir en el cambio histórico del XIX de manera discutida, pero generalmente reconocida. En Catalunya llegamos al 900 con una relación Km. de carretera/Km. de ferrocarril de 4:1, relación que es casi de 1:2 si atendemos sólo a las carreteras de primer orden. Los ferrocarriles en Catalunya han enlazado la casi totalidad de sus ciudades importantes dejando en aquel momento los niveles inferiores. Esta urbanidad de los ferrocarriles es un hecho al que los historiadores sensibles a su importancia tecnológica, económica y financiera no han prestado atención suficiente.

En Catalunya se han construido hasta 1910, 1500 Kms. de ferrocarriles la cuarta parte de ellos de vía estrecha. En 1970 contamos 1.700 Kms. de vía férrea.

Hacer la cronología de las sociedades ferroviarias es una eficaz manera de describir la red.

La red se origina en Barcelona y tiene cuatro brazos: Mataró (1848), Granollers (1854), Sabadell (1855) y Martorell (1856). Las dos primeras sociedades se fusionan en 1861 y cierran un bucle del 'vuit Catalá' en 1862: la compañía explotadora se llama de "Camino de Hierro de Barcelona a Girona", ciudad ésta a la que han llegado en ese mismo año. Pronto se llamará "Barcelona-Francia" (3-E). La cuarta sociedad, 'Camino de Hierro del Centro'. Cuando de Martorell salta a Tarragona se llamará "Ferrocarril de Tarragona a Martorell y Barcelona" (T-B). La B-F y la T-B producirán la gran compañía catalana TBF (278 Kms, surgida en 1875 con el propósito de construir y "poseer" el acceso a Francia, a donde se llega en 1878.

En 1886 se funde en la TBF el ferrocarril de Vilanova, que había cerrado en 1877 el "bit" con el cuarto brazo. En esta sociedad potente que en 1891 es comprada por MZA donde dominaba el capital catalán.

La captación de ahorro catalán por la ferrocarril catalana, modelo radicalmente diferente a la foraneidad de los capitales en las sociedades ferroviarias españolas, en posible sustitución de inversión industrial señalada, tiene una raíz física poco conocida.

El alto nivel de articulación del territorio que ha producido el ferrocarril al enlazar la totalidad de sus ciudades medias es una relación física que no se ha dado en España, donde los grandes ejes del estado Borbónico, dejaron sin asistir muchas ciudades medianas importantes. Esta urbanidad del ferrocarril explica para nosotros la realidad financiera de tantas empresas con independencia de su rentabilidad.

En los 60 comienza la construcción de autopistas de peaje en España. Esta vez no es el modelo territorial radial sino otro centrado en Barcelona que se extiende desde Francia a Alicante y desde Bilbao y San Sebastián a Barcelona, con otros cuantos focos dispersos (Sevilla, Galicia, Asturias, y Madrid) el que se impone. Hasta hoy se han construido 1.750 Kms. de los cuales 1.500 son de peaje.

De ellos, en Catalunya se traza otra vez la Y. Las autopistas desarticulan ahora el territorio, en acción negativa que las carreteras no ejercía en contra del modelo ferroviario, en la medida en que operan una nueva jerarquización aumentando la distancia entre los niveles que están sobre el corredor o fuera de él y al mismo

tiempo rompiendo la relación entre ciudades que se produce ahora tendiendo a ignorar relaciones territoriales de ámbito comarcal.

Porque esta secuencia de carreteras, ferrocarriles y autopistas, sobrevenida sobre el territorio siempre como política de Estado y siempre, no obstante, actuada por iniciativas privadas, con la naturaleza indiscutida que su carácter de obra 'pública' le confiere, ha puesto ya suficientemente de relieve su necesidad de encontrar marcos de operación más condicionados, de operar desde una menor autonomía sectorial y técnica, precisamente para controlar mejor sus efectos.

No es solamente la vieja preocupación por qué construir primero, el tronco o las ramas o las hojas: o la que habría de ser actualizada en términos que harían seguramente necesarias intervenciones a todos los niveles sino también el estereotipado plan sectorial ha de reconocerse ya inútil para la preocupada atención que exige el control de los efectos de cada ramal y de cada acceso.

Porque si la infraestructura territorial ha podido reclamar en muchos momentos esta arboreidad, esta capacidad de soporte, de esqueleto del país, ha sido en buena medida por la capacidad de dinamizar sectores punta culturales y tecnológicos que en aquellos momentos ha ejercido.

José-Luis GÓMEZ ORDÓÑEZ
Miquel DOMINGO