

Caminos de hierro

JOSEP MARIA RUIZ SIMON

LA VANGUARDIA, 25-26.12.07

Ya lo dejó escrito Cambó en 1921: "Ha sido el ferrocarril un hecho político de importancia excepcional". La frase puede leerse en el epílogo que escribió para el volumen sexto de los Elementos para el estudio del problema ferroviario en España, cuya publicación había promovido mientras ocupaba, en 1918, la cartera de Fomento en el gobierno de Maura. La finalidad inmediata de los Elementos había sido la de favorecer la aprobación en las Cortes de un proyecto de ley de rescate de las grandes líneas de los ferrocarriles españoles. El proyecto no llegó a discutirse porque, como indica el título de otra obra publicada por el propio antecesor de Magdalena Álvarez, su promotor sólo duró ocho meses en el ministerio. Se trataba de un proyecto de ley ambicioso. Cambó, que mantenía que el ferrocarril había sido la causa de una profunda transformación en la manera europea de entender la misión del Estado y el arte del gobierno y de la guerra, proponía nacionalizar la propiedad de las grandes redes, entonces en manos privadas, para después, y una vez racionalizada su estructura, conceder su explotación a diversas compañías en régimen de gestión interesada. En su defensa de la incautación por el Estado de las compañías preexistentes, constataba, además del desastre ferroviario español, que el no intervencionismo había desaparecido ya incluso en los países en que el liberalismo económico había tenido su origen y se había constituido en dogma. La historia da muchas vueltas.

Los dogmas económicos nacen y mueren; van, vienen y vuelven para desaparecer de nuevo. Sólo el problema ferroviario permanece inmutable y nutricional. Sin él el catalanismo nunca habría sido lo que ha llegado a ser. Basta con leer los artículos que Almirall dedicó en el Diari Català en 1880 a los caminos de hierro para comprender el papel que la irracionalidad de la política gubernamental española sobre los trenes tuvo en el nacimiento de la política catalanista que dejó atrás el regionalismo folklórico y literario de la Renaixença. Sin el hecho diferencial del ancho de vía de seis pies castellanos, que dificultaba las exportaciones, sin la absurda imposición de un sistema viario centralizado, que no tenía en cuenta la realidad económica del territorio, Catalunya se habría sentido menos colonia y sus burgueses, menos regeneracionistas. El problema catalán y el problema ferroviario han ido desde entonces de la mano. No fue por azar que Cambó fue ministro de Fomento. Ni que Prat de la Riba recibió, ya en 1907, el encargo de la Diputación de Barcelona de redactar un dictamen acerca de una posible red de ferrocarriles secundarios, antes de asumir, en 1914, como primer presidente de la Mancomunitat, la competencia de su construcción. La vía del tren, metáfora decimonónica del progreso, se convirtió en uno de los principales símbolos del catalanismo naciente. Y parece significativo que lo vuelva a ser.