

L'OBRA PÚBLICA COM A IMATGE DEL PROGRÉS. LA CREACIÓ DEL “MITE DE LES INFRASTRUCTURES” EN L'ESPANYA LIBERAL (1834-1868)

Marc Ferri Ramírez

Professor d'IES

El desenvolupament de les obres públiques, i en especial les infraestructures de transport, segueix sent percebut per la major part de la societat espanyola i europea actual com un dels principals motors del progrés social. Hom assumeix gairebé com un dogma la idea de que hi ha una vinculació de causa-efecte entre obres públiques i desenvolupament econòmic. Una concepció que forma part del cos argumental de la gran majoria dels polítics, tècnics i periodistes arreu d'Europa. S'accepta com a evident que la riquesa d'una regió dependrà de la qualitat i, especialment, la quantitat dels mitjans de transport de què dispose. Així, es repeteix, la construcció o ampliació de les infraestructures de transport –carreteres i autopistes, ferrocarrils, ports i aeroports–, per elles mateixes, aporta riquesa i benestar al país o regió beneficiàries –és a dir, al conjunt de la societat. Les obres públiques es presenten, així, associades a la imatge del progrés i la modernitat.

L'anàlisi de l'efecte real de les infraestructures ha estat, fins dates ben recents, un aspecte poc tractat per les ciències socials, en assumir-se que es tractava d'una “qüestió bàsicament tècnica en què els estudiosos de la societat i el territori hi tenen poques coses a dir” (Feliu, 2005). En l'última dècada, però, els estudis d'alguns economistes, geògrafs i enginyers de camins sobre la gestió dels transports han permès realitzar anàlisis de cost-benefici de carreteres i ferrocarrils i posar en evidència problemes com el de les externalitats; aspectes que superen l'àmbit més restringit dels estudis d'impacte ambiental.

Així, es comença a consolidar la idea de que els debats sobre l'obra pública es troben distorsionats per l'existència d'un “mite de les infraestructures”, basat en la suposada vinculació de causa-efecte inherent entre obres públiques i desenvolupament econòmic. La pervivència del mite amagaria el fet que, al contrari de la imatge que acostumen a propagar, les infraestructures de transport no constituei-

xen, per elles mateixes, causa suficient per al desenvolupament econòmic o per a la correcció de desequilibris regionals¹.

Les evidències, però, no es limiten a les últimes dècades, quan assistim a una certa saturació en l'oferta dels mitjans de transport a Europa, el que ajudaria a explicar el fracàs d'alguns projectes. De fet, un dels pioners en aquest tipus d'anàlisi, Jean-Marc Offner (1997), ha basat els seus arguments tant en exemples francesos contemporanis com en dades de geògrafs i historiadors sobre l'efecte dels mitjans de transport a la França del segle XIX. Precisament, aquest autor ha encunyat el concepte de “mite de les infraestructures” en argumentar que la idea de que els mitjans de transport tenen per ells mateixos un efecte estructurant sobre el territori parteix d'una combinació de mistificació científica i mite polític. Un credo acceptat sense discussió i utilitzat de manera interessada per legisladors, periodistes i científics, i que ha servit per fornir l'economia dels transports ençà la revolució industrial.

Pareix així pertinent analitzar els orígens i formació d'aquest mite a l'Estat espanyol, el qual podem lligar –com a la resta d'Europa– al desenvolupament de la societat liberal i l'economia capitalista. Un procés que a Espanya s'encetà a les dècades centrals del segle XIX, avançant-se fins i tot a la implantació del ferrocarril i la construcció dels grans ports. Una etapa en la què la dotació de moderns mitjans de comunicació terrestre ja anava associada a una aparença de modernitat i va estar assumida per tècnics i polítics com un instrument imprescindible per garantir el desenvolupament d'un país poc avançat respecte dels seus models europeus, França i Gran Bretanya. Una visió aparentment compartida pel conjunt de la societat/opinió pública, que va acompanyar –i ajudà a justificar– les enormes inversions realitzades per l'Estat en infraestructures de transport al llarg del segle XIX.

1. UN PAISATGE PER TRANSFORMAR, UN PAÍS SENSE INFRASTRUCTURES

La necessitat de millorar les infraestructures de transport pareixia, en produir-se la consolidació de l'Estat liberal, una evidència clara. En produir-se, a partir de 1833, l'afonament de l'Antic Règim, Espanya era –els observadors, nacionals i estrangers, pareixien coincidir– un país carent d'infraestructures de transport apropiades. Carles III havia tractat d'impulsar les comunicacions mitjançant una xarxa centralitzada de carreteres reials, però en produir-se la invasió napoleònica no totes les carreteres de la xarxa principal, plantejada quatre dècades abans, es troba-

¹ Aquesta qüestió ha estat analitzada per treballs recents sobre els transports a l'Espanya contemporània. Vicent Torres en la seua tesi doctoral (2005) parteix del treball d'enginyers de camins com Rafael Izquierdo o Jean-Marc Offner per analitzar aquesta qüestió al País Valencià sota una perspectiva econòmica. La tesi de Jaume Feliu sobre l'efecte de les grans infraestructures de transport a les ciutats mitjanes (2005) es centra en analitzar les possibles estratègies de desenvolupament de Lleida a partir de l'arribada de l'AVE, a partir de l'estudi de casos similars a França i Itàlia.

ven enllestides, i la guerra provocà greus destruccions en bona part d'elles. Una situació que no millorà durant el regnat de Ferran VII, en combinar-se un Estat empobrit amb uns governs poc preocupats pel foment de les comunicacions².

Així les coses, en les dècades centrals del segle XIX les queixes per les limitacions i el mal estat de la xarxa viària eren poc menys que una tradició, agreujada pel fet que la major part del territori careixia de cursos fluvials navegables i la construcció de canals per al transport s'estava demostrant inviable³. Tan sols les províncies costaneres registraven un animat comerç de cabotatge, encara que en condicions precàries, amb ports oberts, carents de molls i escolleres i en absència de fars que guiaren el trànsit.

Cal, però, posar en context aquesta visió tan generalitzada. Les narracions crítiques amb el deficient estat de les comunicacions, en un país d'analfabets com el de l'època, sols podien estar a càrrec de la minoria il·lustrada: viatgers erudits, empleats estatals –especialment enginyers de camins– i estrangers de pas. Eren, així, visions “des de dalt”, d'una minoria benestant i essencialment urbana que, en una època en què les incomoditats i els perills no animaven al turisme, viatjava poc, i quan ho feia es trobava amb un paisatge desconegut, aparentment hostil. Els escassos 5.000 km de carreteres principals eren els utilitzats preferentment per aquests viatgers benestants, que utilitzaven el cavall o diferents tipus de carros i diligències⁴.

Quan s'abandonava el pla, per on travessaven les escasses carreteres, el viatger es podia trobar amb “*senderos en que dos hombres no podrian caminar uno junto al otro sin correr el riesgo de precipitarse en los profundos valles*”. Fins i tot, rutes importants, com el camí de Madrid a València per Bunyol estava farcit de “*angosturas, vueltas y revueltas*” i l'opció d'acurtar un viatge travessant les muntanyes podria implicar patir l'asalt dels lladres⁵.

Aquestes *perilloses* rutes formaven una densa xarxa de camins de ferradura, majoritàriament ignorada pels escriptors il·lustrats, però utilitzats per un important volum de viatgers “professionals”: traginers dedicats al comerç itinerant o al transport per encàrrec, pastors i quadrilles de jornalers que es desplaçaven de manera estacional. Persones que viatjaven majoritàriament a peu i transportaven amb mules i –més rarament– carros els productes destinats a la venda o a l'intercanvi⁶.

² Sobre el deficient estat de les carreteres en aquest període, a més dels testimonis dels viatgers, es pot consultar l'obra clàssica d'Alzola y Minondo (1899).

³ Un extens recull d'aquesta literatura a Madrazo (1984, I: 236-319), qui apunta: “las impresiones de los viajeros forzosamente son superficiales (...) el subjetivismo pesa mucho”. En alguns casos aporta exemples completament oposats sobre l'estat d'un camí de viatgers de la mateixa època.

⁴ Xifres corresponents a 1836 estimades vint anys després (Alzola, 1899: 324).

⁵ Les cites corresponen al viatge del Baró de Bourgoig en 1783 (García Mercadal, 1952-62, III: 1051) i al d'Antonio Ponz (18, III: 199; IV: 193)

⁶ Les xifres recollides per Lucio del Valle dels tres portatges valencians d'aquesta carretera, corresponents a l'any 1850, mostren que la suma de carruatges i carretes sols representaven un 30% del trànsit front un 70% de cavalleries, mentre que els vianants, en no pagar taxes no es

Les queixes sobre el deficient estat dels camins implicaven així, en bona mesura, l'oblit d'aquest sector majoritari dels usuaris, perfectament adaptats a uns fermes i amplàries que tan sols resultaven inadequats per al transport rodat. Muleters i vianants, fonamentals per a l'economia del país, farien per conservar i millorar aquests camins dins les seues limitacions. El desenvolupament en paral·lel de l'esmentada xarxa de camins reials, per contra, estava pensat preferentment per al trànsit de carretes i diligències a un país en què els carros sols serien realment predominants ja ben avançat el segle XIX⁷.

Els projectes de millora i eixamplament de la xarxa viària, que es desenvolupen a partir de 1840 amb la fi de la carlinada, en apostar tan sols per la construcció i conservació de *carreteres*, heretaven així la mateixa visió elitista de les obres públiques que havia imperat sota l'absolutisme. Els camins de ferradura, que representaven fàcilment més del 90% de la xarxa existent, quedaven classificats com a camins locals, i les tasques de conservació i construcció restaven en mans de les comunitats rurals i dels propis usuaris.

Els arriers, principals usuaris d'aquesta xarxa *secundària*, distaven de conformar un sector prou poderós o homogeni per a influir en les polítiques estatals de infraestructures. Més bé el contrari, encara que cap a 1864 aquest ofici empleava a 341.000 persones a tot l'Estat, la major part s'hi dedicaven de manera estacional, aprofitant períodes d'escassa demanda als treballs del camp o complementant ocupacions manufactureres⁸. Es tractava així d'un sector numèricament important, però pobre i geogràficament dispers i, per tant, fàcilment ignorat per les autoritats centrals.

L'estacionalitat del treball dels traginers, la limitació del seu radi d'acció o el fet que els muleters ens pareguen un residu del passat, amb millor encaix en els relats dels viatgers romàntics que en les perspectives governamentals de millora dels transports —centrades a les carreteres i els ferrocarrils—, no ens ha de portar a engany. L'estudi d'exemples particulars conforma una imatge ben diferent, la d'un sector fonamental per al desenvolupament econòmic de l'agricultura i la indústria estatal. En l'era de la màquina de vapor, els traginers mantenien viva l'economia

comptabilitzaven. Cal recordar que les xifres, excepcionalment detallades, es donen a una de les escasses carreteres modernes. La proporció de carruatges devia disminuir a mesura que s'accedia a les vies secundàries, pitjor conservades. *Diario mercantil de Valencia* (DMV), 5-2-1851. Sorprenentment, altres dades sobre el trànsit a la carretera en 1773, quan es trobava en construcció, parlen d'un trànsit repartit quasi al 50% entre cavalleries i carruatges. Potser aquesta aparent paradoxa és indicativa de que el desenvolupament del comerç entre aquests dos anys es basà en l'increment de l'ús de cavalleries.

⁷ Així, per exemple, a l'Alcoi de 1850, on els industrials depenien exclusivament del transport terrestre, els traginers locals tan sols disposaven de cinc carros i 39 mules. Quantitat que s'incrementà una dècada més tard a 20 carros i 75 mules com a probable efecte de les millores viàries. Xifres semblants es troben a Elda. Dades de Bernabé (1975: 42, 105).

⁸ Santos Madrazo (1984, II: 426). La importància de l'ocupació a temps parcial entre els traginers pareix reforçada pel fet que tan sols un 26% dels arriers s'aventuraren fora de les seues províncies d'origen.

d'un país encara majoritàriament dependent de l'agricultura d'autoabastiment. L'arrieria alimentava els mercats locals i les fires i permetia traslladar els excedents agraris a les comarques amb demanda i preus més elevats. Així, encara que les províncies litorals podien abastir-se regularment per via marítima amb blat, arròs i altres productes alimentaris, els traginers, malgrat l'estat deficient dels camins, actuaven eficaçment arreu del país com a “*equilibradores de la distribución de cosechas entre comarcas próximas*” (Madrazo, 1984, II: 426). La impressió de que sense les mules “*España carecería de comercio y de medios de transporte*” encara era vàlida a la major part del país en arrancar el terç final del segle XIX⁹.

En primer lloc cal tenir present que el model de comercialització de productes agraris i industrials mitjançant muleters estava perfectament adaptat a les particularitats de l'economia de l'època, amb productors i mercats de xicoteta escala repartits per tota la geografia nacional. Potser el millor exemple el presente la producció farinera, pel seu volum, el principal sector de la indústria espanyola a mitjan segle XIX. Es tractava d'una producció tècnicament endarrerida, però molt estesa i perfectament adaptada a la limitada capacitat de demanda dels consumidors de l'època. L'abolició dels monopolis senyorials, a partir de 1813, havia facilitat la lliure competència entre moliners i la construcció de nous molins que s'havien sumat als controlats pels senyors territorials. Així, la producció de farina depenia en aquesta època de milers d'artefactes repartits per tot el país, orientats preferentment a l'abastiment de les demandes locals. Moguts pel corrent de rius, canals i séquies, en cas de sequeres els propis moliners es reconvertien en traginers circumstancials, desplaçant-se a moldre als casals de comarques veïnes transportant el gra dels seus clients.

A més de cobrir desequilibris entre comarques properes, el transport de blat des de les regions productores implicava desplaçaments de centenars de quilòmetres i adquiria un caràcter permanent, de manera que, ja abans del ferrocarril, es podia parlar d'un mercat intern d'abast nacional ben organitzat, atès per carreters i traginers. Així, el transport de blat manxec cap al port d'Alacant devia explicar el fet que al voltant de 1847, el 49% del blat arribat als ports catalans procedia d'aquesta província (Vidal, 1992: 51). D'altra banda, a la província de València, que cap a 1850 sols arribava a produir farina per cobrir al voltant d'un terç de la seua demanda, aquest cereal constituïa el principal producte d'entrada als portatges de la carretera de Madrid per Albacete, amb xifres que rondaven el 80% del total al de Moixent¹⁰. El volum d'entrada del blat castellà i aragonés permetia que la pro-

⁹ La frase procedeix d'un viatger francès del segle XVIII, citada per Santos Madrazo (1984, II: 395).

¹⁰ Les dades dels portatges fan referència a aquest comerç a llarga distància, en el que la major part del blat es devia transportar en carruatges, que representen un volum considerable a la carretera d'Albacete. Al portatge de Moixent en 1850 per cada carruatge de diferents tipus que passaren carregats, hi passaren dos cavalleries, encara que la capacitat de càrrega estimada era de prop de 100 kg per mula, que es multiplicava per 7 en els carruatges. DMV, 3-2-1851, Madrazo (1984, II: 395).

víncia de València cobrira les seues demandes i produïra farina destinada a l'exportació cap a les colònies¹¹.

El mateix comerç de blat orientat cap al mercat colonial era el responsable de l'enlairament del port de Santander. Ruta d'eixida natural del gra de la meseta nord, l'exportació destinada a ultramar representava a mitjan segle XIX –abans de la construcció del ferrocarril– el 60% de la riquesa comercial d'aquest important port (Martínez, 1985: 69).

El moviment comercial promogut per arriers i carreters no es limitava, però, al transport d'excedents agraris. De fet, abunden els testimonis que els vinculen al desenvolupament manufacturer i industrial valencià de les dècades finals del segle XVIII i començaments del XIX. Els arriers sobresurten com a emprenedors lligats al desenvolupament d'indústries lleugeres que, en el·laborar productes relativament valuosos però de poc pes –teixits, paper, calcer i porcellana– s'estengueren aprofitant les xarxes de distribució tradicional, controlades per aquests transportistes durant la major part del segle XIX¹². Aquestes indústries es desenvoluparen durant dècades d'esquenes al ferrocarril –i en ocasions, fins i tot, de les carreteres estatals–, però sempre vinculades a corredors utilitzats tradicionalment pels arriers, dels quals depenien.

Així, Josep M. Bernabé (1975: 25, 34), va vincular el creixement de l'arrieria a la vall del Vinalopó al llarg del segle XIX amb la conformació en aquesta zona d'un dels principals nuclis industrials valencians¹³. La mateixa “desafecció” per la terra, provocada per la duresa del medi, que explicava la difusió de l'arrieria, facilità l'extensió d'activitats artesanals, que es complementaven sovint amb la tragneria i el treball al camp.

A Elda, el cas millor estudiat, Josep M. Bernabé (1975: 63) identificà l'enlairament de la manufactura del calcer en la segona meitat del segle XIX –una activitat artesanal llavors bastant estesa a les províncies d'Alacant i Albacete– amb un sector de sabaters-arriers que albiraren les possibilitats d'expansió de les seues activitats. En organitzar la producció d'altres sabaters, avançant-los matèries primeres i jornals, els antics arriers s'especialitzaren com a comerciants i estengueren les

¹¹ Mentre la immensa majoria dels molins de la província de València es dedicaven a l'abastiment local o comarcal, ja a l'entorn de 1850 un grapat de molins de la sèquia de Moncada estaven dedicats exclusivament a l'exportació. Ferri (2000: 462).

¹² Aquest model, cal notar, representa una alternativa o, almenys, un complement a l'evolució dels artesans enriquits en fabricants industrials.

¹³ Bernabé (1975: 25, 34) apunta com a causa per al desenvolupament d'aquesta activitat les dificultats insalvables amb que es confrontaven els llauradors per millorar els rendiments agraris en un període de creixent pressió demogràfica. Açò impulsà alguns a completar les seues rendes amb la tragneria –o alternativament amb la manufactura de l'espart i el cànem. Comercien amb excedents agraris propis o de tercers, transportant neu o mercaderies pel corredor que comunicava el port d'Alacant i la Manxa. Una activitat que realitzaven generalment en distàncies curtes, ja que pocs productes feien rendibles varies jornades de viatge, carregant les mercaderies en una o dos mules, que també podien servir per treballar la terra. L'arrieria permetia així ingressos bastant segurs a partir d'una escassa especialització professional i una xicoteta inversió econòmica.

seues xarxes de distribució. Així, en 1867, dels nou sabaters de la vila, sis ho eren “*en ambulancia*”, encara viatjant amb mules o carretes, seguint els circuits de mercats i fires. De fet, malgrat la presència del ferrocarril, el dels arriers fou l'únic col·lectiu de treballadors, junt als sabaters, que augmentaren la seua importància a Elda entre 1875 i 1885 —encara que sense recuperar les xifres de quaranta anys abans (Valero i altres, 1992: 23-24).

A l'origen de la indústria del calcer a Elx es donà un model similar, amb un grup inicial d'una trentena d'arriers dedicats en la dècada de 1850 al tragi de productes del cànem i sabates, alguns dels quals eren, també, productors. Aquest grup de traginers eixamplaren els mercats tradicionals, consolidant una demanda que portaria, ja en la dècada de 1870, a la creació de les primeres fàbriques d'espardenyes, en les que alguns d'ells participaren invertint-ne capitals. Sols en les dècades finals del segle XIX, alhora que decaïen les fires i mercats periòdics en benefici de les botigues estables, els traginers foren substituïts per representants carregats amb mostres que anotaven les comandes i enviaven les espardenyes per ferrocarril (Miranda, 1998: 98, 117).

En altres paraules, els exemples d'Elda i Elx demostren la pervivència de l'arrieria de caràcter tradicional al llarg del segle XIX malgrat la presència del ferrocarril instal·lat a la vall del Vinalopó en la dècada de 1850. Aquests nuclis partien amb l'avantatge de trobar-se a un corredor tradicional, molt vinculat a ciutats llavors netament comercials com Alacant i Albacete, el que ajuda a entendre la creixent importància de les seues fàbriques.

Potser més significatius són els casos d'Alcoi i l'Alcora, viles industrials ja al segle XVIII que mantingueren o fins i tot incrementaren la seua importància al llarg del segle XIX malgrat la relativa absència d'infraestructures de transport. A Alcoi les dificultats orogràfiques provocaven que els camins, cap a 1847, encara fóren “*malos y de penoso tránsito*” i fins i tot els que el comunicaven amb València i Alacant eren de ferradura¹⁴. A l'Alcora, en temps de la revolució liberal, el recurs a l'arrieria constituïa una tradició ben arrelada. Poc després d'obrir-se la fàbrica de porcellana, al voltant de 1730, s'organitzà una xarxa de distribució basada en arriers de la localitat que comercialitzaven el producte seguint rutes preestablertes (Todolí, 2003: 145-150). La tragineria es consolidà en l'Alcora fins al punt que a finals del segle XIX Bernardo Mundina (1873: 36) comentava dels alcorins “*tienen todos ellos tal afición al comercio y á viajar, que son raros los hombres de esta villa que no hayan recorrido toda la nación española y parte del extranjero, dedicados unos a la venta de loza al menudeo y otros abriendo grandes almacenes de dicho género en las grandes capitales*”.

Es pot resaltar, així, la relativa independència de l'enlairament industrial valencià respecte a les modernes infraestructures de transport. En caracteritzar-se per

¹⁴ Com a conseqüència, la comercialització del tèxtil i el paper alcoià es realitzava majoritàriament a l'om de mules. Madoz (1850), v. *Alcoy*. Veure nota 6.

la producció de béns de consum lleugers i fàcils de transportar, quan es disposava de carreteres, ferrocarrils o ports, els manufacturadors podien utilitzar-los per a la distribució dels seus productes, però no provocaren a curt termini una substitució dels mitjans tradicionals, més flexibles. No sols l'aparició del ferrocarril no afectà al transport per carretera –com ja apuntà Javier Vidal (1992: 79)–, també els velers de cabotatge podien enllaçar els ports secundaris i comerciar en cadascuna de les seues escales, i els arriers enllaçaven els punts de producció amb els mercats locals i comarcals i podien negociar la venda dels seus productes en ruta, oferint preus menors si això permetia estalviar jornades de viatge¹⁵.

Una demostració encara més significativa de la independència de la manufactura lleugera respecte a les modernes infraestructures de transport es troba en el desenvolupament de la producció del calcer a Menorca. Una indústria isolada, situada a una illa amb comunicacions terrestres limitades –sols la carretera de Ciutadella a Maó presentava bones condicions– i un únic port modern –el de Maó, encara que també s'embarcava a Ciutadella. Els industrials illencs, dotats d'un fort esperit emprenedor, aprofitaven la mà d'obra barata i els menors costos del transport marítim per arribar a produir almenys un 25% del calcer nacional cap a l'any 1900 (Miranda, 1998: 105).

A la vista dels exemples anteriors, sembla evident que la disposició de moderns mitjans de transport podia ser un dels factors que afavoriren el desenvolupament agrari i industrial, però la seua absència no era, en cap cas, un problema irresoluble. El recurs al transport amb mules o velers de curt calat no retallava de manera decisiva la competitivitat dels centres fabrils pitjor comunicats respecte dels situats als corredors ferroviaris o prop dels grans ports.

Així, podem concloure que, com ja ha apuntat Jean-Marc Offner en el cas de França, es donava una palesa contradicció entre la realitat econòmica espanyola –en la que els arriers, usuaris dels camins de ferradura tenien un paper fonamental– i els discursos i polítiques d'obres públiques, que apostaven exclusivament per finançar la construcció de carreteres, ferrocarrils i ports. Al contrari que els ancestrals muleters i vianants, els carruatges i, especialment, el ferrocarril i els vapors aportaven una imatge de modernitat al país. La realitat però, indica que durant la major part del segle XIX les mules i els velers permetien un comerç més versàtil, adaptat a la capacitat econòmica i a la realitat d'una majoria de productors i consumidors encara localitzats als nuclis rurals.

¹⁵ Ximo Todolí (2003: 153), al seu estudi sobre la porcellana de l'Alcora ha destacat el disgust que aquestes pràctiques provocaven en el Comte d'Aranda, promotor de la fàbrica. Aranda es lamentava de que els arriers malbarataven el producte "*unos por otros por despachar pronto abaratan y le pierden*", mentre ell era partidari de vendre'l a les grans ciutats i l'estranger a un preu més elevat.

2. UN CLAMOR INCESANTE: LA FORMACIÓ DEL MITE

Medios de comunicación, como base de las mejoras materiales que el progreso de la riqueza pública reclama para su fomento y desarrollo, es el clamor de todos los hombres amantes de la prosperidad de la España. José Salamanca (1843).

En consolidar-se el règim liberal en la dècada de 1840 l'Estat espanyol es trobava en una situació de clara decadència. Els escassos recursos econòmics s'havien orientat a l'esforç bèl·lic contra els carlins, la qual cosa havia ajornat la modernització del país. El llistat de les millores que s'havien de realitzar era enorme, però, entre les possibles polítiques de desenvolupament anirien guanyant pes les orientades cap al foment dels "interessos materials", mitjançant especialment l'execució d'obres públiques –carreteres en la dècada de 1840, ferrocarrils i ports ja als cinquantes. Projectes que requerien un important esforç econòmic que afectava tant als pressuposts estatals com als usuaris, que sovint havien de suportar recàrrecs sobre els productes de primera necessitat.

Com a suport a aquestes polítiques d'infraestructures –que, no cal dir-ho, es realitzaven a costa d'abandonar possibles millores en educació o sanitat o senzillament no incrementar la pressió fiscal¹⁶. S'argumentava que la causa principal de l'endarreriment econòmic espanyol es trobava no tant en la falta de produccions industrials o agràries –com argumentarien els regeneracionistes a finals de segle–, sinó el fet que la riquesa de la terra es trobava "*estancada por la falta de vías de comunicación y de medios de transporte*"¹⁷. Un problema ja plantejat pels il·lustrats –Jovellanos, Floridablanca– que calia resoldre mitjançant la millora de les comunicacions interiors, projecte que la Corona assumí com a propi a partir del regnat de Carles III, i que ara heretava el nou règim liberal. Les inversions en carreteres i ferrocarrils es presentaven com una autèntica panacea per als mals de la pàtria: ajudarien a desenvolupar l'agricultura i el comerç, a pacificar el país, en

¹⁶ El fet que els recursos estatals eren limitats i la inversió en infraestructures anava a detraure recursos d'altres sectors apareix implícit en alguns arguments, així en un *parte no oficial del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas* (1848: 601), s'afirmava: "*una carretera, un medio de comunicación cualquiera, es la mejor de todas las escuelas, porque por él afluyen todos los medios de la civilización, que al par que dulcifican las costumbres por una parte, inoculan por otra, y hacen cada vez más indispensable esa savia de la instrucción*".

¹⁷ La cita procedeix d'un comentari editorial del butlletí oficial del ministeri de comerç, però sentències similars es troben en pràcticament qualsevol escrit d'aquests anys que tracte sobre el desenvolupament de l'economia o les infraestructures. Així, cinc anys abans i sota un govern de signe progressista, la Direcció General de Camins, afirmava que la riquesa del país "*no puede ya conseguirse sino aumentando y mejorando nuestras comunicaciones*" (*Boletín oficial de caminos, canales y puertos*, BOCCP, 1848: 125; 1843: 195). Els mateixos arguments es poden llegir de manera reiterada a la introducció a la primera "Memoria sobre el estado de las obras públicas en España" (DGP, 1856: 14).

ocupar en les obres les masses d'aturats susceptibles d'unir-se als facciosos¹⁸, i finalment, arrelarien els jornalers al camp, allunyant-los de la indústria i de “*esas revoluciones sociales que amenazan convertir en ceniza las ciudades mas populosas*”¹⁹. En contraposició, els defensors dels “interessos materials” per reforçar els seus arguments, construïen una imatge esbiaixada del país, que presentaven sumit en una paorosa decadència, que forçava a molts a emigrar:

el origen de estas emigraciones emana de nuestra incomunicación interior y de lo aglomerada que está la población en separados centros, mientras existen estensos despoblados, grandes pampas y desiertos donde no se encuentra la huella del hombre (...) una miseria desgarradora, niega los cubiertos á miles de seres que habitan las orillas del Miño y del Nalon y el mónstruo de la epidémia se apresta a recoger los restos del banquete²⁰.

L'aparició d'un consens social favorable al ràpid desenvolupament de les infraestructures per part de l'Estat –el “clamor” del que parla José Salamanca a la cita anterior–, però, no va estar un fet espontani. L'Estat liberal, com hem comentat, es trobava en la dècada de 1840 en procés de consolidació: hi sovintejaven els enfrontaments entre els diferents corrents del liberalisme, els carlins es presentaven com una amenaça i les finances es trobaven en un estat delicat. En aquesta situació probablement l'opció més prudent hagués estat mantindre la política que va dominar els anys finals del regnat de Ferran VII, adequant el desenvolupament de les infraestructures a les possibilitats de finançament i la disposició de tècnics. Així les inversions i el volum d'obres haguera augmentat conforme l'economia del país millorara i el desenvolupament de les comunicacions, al seu torn, es fera més necessari.

El fet que s'optara finalment per “la via ràpida”, acceptant emprèstits, cedint els projectes a contractistes nacionals o empreses estrangeres –a falta d'una adequada estructura empresarial autòctona– té molt a veure amb la difusió de la idea de que la disposició de modernes infraestructures era una necessitat *urgent*. L'Estat havia de finançar les obres públiques de manera preferent, establint així unes bases sòlides al desenvolupament econòmic. La construcció de mitjans de comunicació, en suma, més que “acompanyar” el desenvolupament econòmic del país, com

¹⁸ Eren habituals en aquest període reials ordres com la del 13 de desembre de 1847 “*mandando que se dé ocupación en las obras del Maestrazgo, durante el invierno, a mil hombres por lo menos*” (BOCCP, 1847: 126).

¹⁹ La cita correspon a un article del diari *La España*, on es segueix afirmant que de l'agricultura naix “*el gusto a la propiedad, la dulzura de las costumbres, el sentimiento de la propia dignidad, el desarrollo de las fuerzas físicas y morales, el apego al suelo que nos ha visto nacer, el orden social, en una palabra*”. (Boletín oficial del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, BOMCIOP, 1847: 126).

²⁰ Arturo de Marcoartú: “Los carriles de hierro en nuestra edad y en nuestra patria”. ROP (1853: 126).

fins aleshores, hauria de “tirar” d’ell, per tal d’evitar situacions d’estagnament. Les infraestructures, en aquests discursos, es presenten ja com un factor *singular* per al creixement econòmic, relativament independents d’altres. Es tracta, així, del moment en que les infraestructures es mitifiquen com a panacea que hauria de modernitzar un país llastrat per l’endarreriment econòmic.

L’aposta per una “via ràpida”, no cal dir-ho, implicà un fort desenvolupament de les obres públiques gràcies a les generoses inversions estatals i, com a conseqüència, la conformació d’un poderós grup d’interessos, compost –de manera més o menys informal– per financers i empresaris, beneficiaris de les contrates d’obres públiques, estretament lligats als cercles polítics, tècnics i periodístics; papers fàcilment intercanviables en la societat espanyola de l’època. S’encetà així un procés que, en bona mesura, es retroalimentava, ja que en incrementar-se les inversions en infraestructures augmentà el poder d’aquesta oligarquia i, per tant, la seua capacitat per influir sobre la premsa i els òrgans de govern. Es forní així la poderosa imatge de les infraestructures com a principal instrument modernitzador.

2.1. La reactivació de les obres públiques: els enginyers de camins

La reapertura de l’*Escola d’Enginyers de Camins i Canals* en gener de 1834, tot just una setmana després d’instaurar-se el ministeri de Martínez de la Rosa, és la millor demostració que les polítiques dels reformadors liberals havien de passar pel foment de les obres públiques. El fet, però, és que durant els primers anys de la revolució liberal aquest ram de l’administració es caracteritzà més bé pel continuïsmen respecte als últims anys del regnat de Ferran VII. De fet, la reorganització del Cos d’Enginyers de Camins va estar a càrrec d’Agustín de Larramendi, qui ocupava la Direcció de Camins ençà 1829. Larramendi havia estat ampliant la nòmina d’enginyers sota les seues ordres en un procés que ara accelerà en recuperar enginyers depurats per l’absolutisme i admetre l’entrada d’alguns arquitectes i enginyers militars (Rumeu, 1980).

L’objectiu de Larramendi passava per dotar a l’Estat d’un cos de tècnics relativament reduït, en la línia del projecte original d’Agustín de Betancourt en 1799. Betancourt havia plantejat inicialment un Cos d’una quinzena d’enginyers, pensat al nivell d’unes obres públiques limitades a un grapat de grans projectes. Dissolt el cos en 1808 degut a la guerra, sols fou reorganitzat de nou durant el trienni liberal i, ja de manera definitiva, a partir de 1834. El Cos encapçalat per Larramendi, que en 1836 disposava ja d’una trentena de membres fou reorganitzat a partir d’un nou escalafó amb 28 enginyers, 70 ajudants i 25 estudiants. Els enginyers, d’acord amb els plans de Larramendi, haurien de repartir-se per les diferents províncies de l’estat per tal d’atendre a l’execució i conservació de les obres estatals (Sáenz, 1993: 70-75).

Aquest escalafó, certament limitat –successives reformes elevarien el nombre d’enginyers fins 340 en 1859–, era característic del temperament prudent de Larramendi i es trobava en sintonia amb el difícil estat del país. En aquests anys les dificultats financeres provocades per la guerra limitaven els fons de camins als in-

gressos per portatges i a alguns arbitris especials, de manera que entre 1834 i 1840 tan sols s'executaren un total de 500 km de camins (DGOP, 1856: 24-25; Sáenz, 1990: 45).

El moment crucial en la conformació de les noves polítiques d'obres públiques, lligades estretament a la seua imatge de progrés i al paper mític de les infraestructures com a panacea modernitzadora, fou la regència d'Espartero. La relativa paralització provocada per la guerra facilità el que la pujada al poder del general Espartero, l'estiu de 1840, implicara un canvi radical en l'orientació de les obres públiques, que poc a poc anirien passant al primer plànol de la política. En primer lloc, el canvi de govern suposà la retirada de Larramendi, ja amb 75 anys, que havia estat l'últim dels enginyers il·lustrats en actiu. La Direcció General l'ocupà Pedro Miranda, un enginyer de 32 anys, educat a França, qui hauria de donar un fort impuls a la política d'infraestructures. Miranda, en poc menys de tres anys, reorganitzà l'administració d'obres públiques, assentà les bases de la futura xarxa estatal de fars i atorgà les primeres concessions de ferrocarrils –sols el de Barcelona-Mataró s'arribà a construir.

La reforma que tingué majors implicacions fou l'apertura generalitzada del sector de les obres públiques al finançament privat, capgirant així els models de gestió, quasi exclusivament públics, preferits per Larramendi. El nou Estat sorgit de la revolució liberal fins aleshores havia dissenyat, executat i costejat les obres de major envergadura, encara que aquest paper en ocasions l'assumien les entitats locals o provincials. Per finançar-les s'imposaven arbitris especials sempre que els capitals procedents de les taxes regulars –com els pontatges i portatges dels camins– resultaren insuficients. Aquesta prudent política inversora, però, comportava un ritme constructiu lent, que ara es pretenia superar aprofitant, a més, un context econòmic favorable. Encara que l'Estat continuava endeutat i les quantitats pressupostades per a infraestructures en la pràctica no es feien efectives, la fi de la guerra alliberà capitals privats que ara es podien atraure cap a la inversió en obres públiques. Es donà així una coincidència d'interessos entre l'Estat i l'encara reduït cercle de grans inversors privats, format en bona part durant la guerra, moment en que algunes de les futures figures de les finances havien acumulat "*exorbitantes beneficios*", amb emprèstits i contrates d'aprovisionament militar (DGOP, 1856: 26-28). Calia així provar noves fórmules per fer atractiu el sector de l'obra pública a aquests financers que, al seu torn, no amagaven els seus desitjos de lucrar-se amb nous negocis amb l'Estat.

La implicació dels enginyers de camins en la reforma de les obres públiques dista, però, de limitar-se als aspectes merament tècnics. L'ascens dels enginyers de camins en la nova societat liberal, efecte de la creixent importància del sector de les obres públiques, situà aquests professionals en una posició des de la que podien influir fàcilment sobre el govern i l'opinió pública. Els enginyers de camins –un Cos elitista basat en la capacitat intel·lectual dels seus membres–, ràpidament aprofitaren el seu prestigi per situar-se als cercles més elevats de l'administració i la societat liberal. Cercles, cal recordar, que es caracteritzaven per la restricció d'accés, en limitar-se a les persones amb solvència econòmica o professional. L'organització de les obres públiques, d'altra banda, implicava la distribució dels enginyers per pro-

víncies, el que estengué la seua influència. A les capitals provincials esdevingueren figures importants de l'administració, sota les ordes directes dels governadors civils, i veus autoritzades en qualsevol debat sobre les infraestructures.

Dotats d'un important sentit corporatiu com a gestors exclusius de les obres públiques –aquest era, al capdavant, el sentit de crear un Cos estatal–, mantingueren, a partir de 1853 un òrgan de premsa quasi oficial, la *Revista de Obras Públicas*, des de la qual intervingueren activament a molts dels debats periodístics que es plantejaren al voltant de la qüestió de les infraestructures al llarg del segle. No cal dir que els enginyers col·laboradors de la *Revista de Obras Públicas*, malgrat el predomini dels continguts de caràcter tècnic de la revista, sovint es deixaven dur pel romanticisme a l'hora de difondre la ja esmentada imatge de l'obra pública com a font d'un llarg seguit de beneficis per a Espanya:

¿Habrà quien dudar pueda del feliz éxito de la aplicación del vapor a la locomoción cuando, gracias a su poder, no es temeridad decir que se ha alargado la vida del hombre y que la condición de este ha mejorado física y moralmente, y cuando tanto contribuye a la emancipación del trabajo...? (...) La causa de la humanidad en España habrá recibido un impulso bienhechor el día en que sus pueblos unidos al resto del continente por las vías férreas, acrediten que pertenece á la gran familia europea, cuyo arbol genealógico está constituido en nuestro siglo por las líneas de caminos de hierro (ROP, 1853: 25).

La influència dels enginyers s'estengué també al camp de la política, en el que disposaren d'una important presència. Bona part dels membres més assenyalats del Cos compaginaren sovint la direcció dels projectes més prestigiosos de l'època amb seients a les Corts, a la Direcció General de Camins o alcaldies com la de Madrid. En part per efecte del prestigi d'aquests professionals, però també una conseqüència lògica de les restriccions electorals que per mitjà del sufragi censatari limitaven l'accés als càrrecs als sectors benestants. La vinculació dels enginyers amb la política hauria d'estar una tradició al llarg de tot el segle, de manera que el Cos disposà quasi permanentment d'una representació al Parlament, amb membres tan destacats com Práxedes Mateo Sagasta o Eduardo Echegaray.

En particular, els enginyers de camins mantingueren una influència directa i permanent sobre la gestió de les polítiques d'obres públiques, ja que els inspectors generals del cos conformaven la Junta Consultiva d'Obres Públiques, òrgan assessor del Ministeri. A més, els membres més experimentats del Cos ocuparen durant bona part del segle la Direcció General de Camins –càrrec de designació política– i de manera quasi exclusiva durant les primeres dècades, quan es conformava el nou estat liberal²¹. Des de la Direcció General alguns dels principals enginyers de

²¹ Les biografies dels principals enginyers del segle XIX han estat recollides per Fernando Sáenz Ridruejo (1990). Entre 1834 i 1856 es succeïren en la Direcció General Larramendi –fins 1840–, Pedro Miranda –1840 fins 1843–, García Otero –de 1847 a 1850– i Subercase –de 1850 a 1853–.

l'època –Miranda, Subercase, García Otero– fomentaren la participació al sector de les obres públiques dels inversors privats, entre ells algunes de les principals fortunes del país.

2.2. De l'obra pública al negoci privat

L'evidència que la falta de liquidesa de l'Estat constituïa un greu obstacle als projectes modernitzadors incitaren al govern progressista del general Espartero a assajar diferents fórmules per tal d'atraure el finançament privat. Els progressistes generalitzaren els models de participació privada que, posteriorment, els modelers utilitzarien encara amb major profusió i donarien lloc a coneguts casos de corrupció.

Ja en desembre de 1840 s'encetà la possibilitat de realitzar concessions d'obres a empreses a canvi de l'explotació d'un peatge sobre els usuaris. Un model que representava, al capdavant, una modernització dels pontatges i portatges tradicionals. L'empresa beneficiada fou la del constructor francès Jules Seguin, que va rebre l'encàrrec de construir quatre ponts penjants en punts especialment difícils de la xarxa viària, als quals cobrarien peatge per cobrir els costos de construcció i gestió²². El projecte, com seria habitual, anava associat a una imatge modernitzadora i de prestigi. Es tractava d'estendre a Espanya una tecnologia innovadora, en aquest cas destinada a la construcció de ponts de grans dimensions.

En aquest cas la idea resultà fallida, ja que deixà descontent a l'Estat –els ponts presentaren problemes tècnics des del principi–, alçà les crítiques dels enginyers de camins –segurament molestos per l'intrusisme– i resultà ruïnosa per a la pròpia empresa, que hagué de fer front a les reparacions²³. Aquest model, però, s'hauria de generalitzar uns anys després i amb major èxit, amb les primeres concessions ferroviàries, que es concedien a canvi del dret d'explotació de la línia.

La fórmula per atraure inversió privada que alçà major polèmica fou la contractació per l'Estat d'emprèstits que havien de permetre a l'Estat invertir majories quantitatives en obres públiques. Les primeres iniciatives, de 1841, es basaven en l'emissió d'accions a un 6% d'interès. Eren quantitats molt modestes, de 8 i 9 milions de rals, apenes suposaven un increment d'entre un 10 o un 20% sobre la minvada inversió estatal d'aquells anys. Alguns grups financers i particulars plantejaven, al seu torn, propostes de molta més importància, però a canvi de reclamar uns beneficis desproporcionats i marcar-ne les condicions. D'entre les proposicions presentades la més polèmica fou la de José Salamanca, financer enriquit pel contracte de

²² L'empresa havia enllestit una vintena de ponts a França i a Espanya construïren els ponts d'Arganda, de Fuentidueña de Tajo, el de Carandía i el de Santa Isabel sobre el Gállego, inaugurats entre 1842 i 1843.

²³ Sáenz (1990: 109). A la *Revista de obras públicas* es realitzen, de passada, crítiques molt dures contra aquesta empresa, suggerint-se abusos i prevenint-se greus problemes de conservació als ponts tot just enllestits uns anys abans. ROP (1953: 140).

l'estanc de la sal durant la guerra, que plantejà en agost de 1843 aportar 400 milions de rals demanant com a garantia el pagament amb finques desamortitzades. La proposta fou rebuda de manera entusiasta per la Direcció General d'Obres Públiques –que la defensà com una oportunitat per inaugurar una “nova era”, fomentar la prosperitat del país i cimentar l'orde social– i aprovada pel govern. Fou, però, rescindida en assumir els moderats el govern en gener de 1844 (DGOP, 1856: 29; BOCCP, 1843: 197; 1844: 1).

Encara que aquest primer intent no fructificà, pocs anys després, en 1846, es subhastà un altre emprèstit més modest –de 200 milions– que fou adjudicat a un grup d'inversors que fundaren el *Banco de fomento y emprèstito de caminos y canales*. La intenció dels adjudicataris, com es comprovaria posteriorment, no passava tant pel foment de les obres públiques com per l'enriquiment ràpid mitjançant –en paraules del Consell Reial– “*agios punibles i manejos criminales*”. Dels 200 milions sols s'abonaren uns 40 en metàl·lic, mentre el banc renegociava les condicions i aconseguia concessions d'obres del govern, algunes d'elles finançades amb el mateix emprèstit (DGOP, 1856: 32-33). Un avanç de les pràctiques que haurien d'estar habituals entre les concessionàries de ferrocarrils: renegociar les condicions després d'haver guanyat els concursos amb ofertes exageradament baixes.

El recurs a les concessions d'obres, finançades amb fons estatals, però, hauria d'estar el model més recurrent de participació dels inversors privats en la construcció d'infraestructures. Ja durant el regnat de Ferran VII, amb el Cos de Camins pràcticament desmantellat, empreses privades assumiren la construcció d'algunes carreteres o dels canals de Castella i Albacete (Sáenz, 1993: 63). En concloure la guerra carlina la política de concessions continuà, ja que la limitació dels pressupostos estatals estava superada per l'escassetat de personal del Cos d'Enginyers. Així, en la dècada de 1840 es va recórrer a contractes tant per a l'execució d'obres emblemàtiques com el pont de Triana en Sevilla com per a la construcció de simples trams de carretera²⁴.

Els contractes es presentaven com una necessitat en èpoques de dificultat econòmica, ja que sovint els contractistes avançaven capitals o aportaven maquinària que l'Estat no podia adquirir, però com en els models anteriors, no estigueren exemptes de polèmica i –sobre tot– de sospites de corrupció. Com a rerefons es trobava el fet que, com ja passava amb els emprèstits, les proposicions habitualment partien dels propis aspirants que intentaven –i sovint aconseguien– establir les condicions en avinença amb els seus interessos. Entre els casos més sonats, els desacords sobre el contingut de la contracta de construcció del Canal de Castilla provocaren en 1842 un conat de dimissió del propi director general d'obres públiques, Pedro Miranda (Sáenz, 1990: 73).

²⁴ Els butlletins oficials d'aquests anys són testimonis de la freqüent convocatòria de contractes d'obres públiques, especialment abundants en la construcció de carreteres (BOMCIOP, 1849: 550).

També molt sonades fóren les polèmiques al voltant dels contractes d'obres del port de València. En una primera època la possibilitat d'invertir en la millora portuària atragué l'atenció d'alguns dels comerciants més dinàmics de València. En 1835 Manuel Matheu i Tomás Trénor acordaren el dragat del port mitjançant la importació d'una draga de vapor. Un negoci mil·lionari que fou frustrat en incomplir-se els pagaments, encara que els contractistes aconseguiren recuperar breument en 1841²⁵.

Va ser, però, a partir de 1849, ja sota el moderantisme, quan aquesta infraestructura atragué l'atenció dels grans inversors de tot el país, en obrir-se la possibilitat de que es construïra el port nou. Poc després de presentar-se el projecte, el financer valencià José Campo presentà una proposta –avalada per les autoritats i els comerciants locals– per tal d'avançar els onze milions de rals necessaris. El govern forçà la realització d'una subhasta oberta en la que resultà guanyador el banquer navarrès Nazario Carriquiri, personalitat molt vinculada a la Cort²⁶. L'operació es tancà en gener de 1852 en resultar el propi Carriquiri adjudicatari dels treballs de dragat del port i subministrament d'escollera. La junta de comerç de València denuncià les condicions de la subhasta “*concebidos de manera que imposibilitaban a todo otro que al anticipista de concurrir a mejorarlas*” (Díaz i altres, 1986: 67).

Pareix així evident que l'objectiu, plantejat a començaments de la dècada de 1840, d'atraure els financers cap a la inversió en obres públiques s'havia acomplit amplament sols una dècada més tard. Moment en que hauria d'assolir un dels seus moments àlgids en encetar-se la construcció de les principals línies de ferrocarrils. Les inversions en infraestructures atreïen tant a xicotets empresaris com a les principals fortunes. A més de José Salamanca o José Campo, com a exemples més coneguts, Raymond Carr (1975: 204) ha apuntat un altre ben notable: Gaspar Remisa, una de les “dos noves grans fortunes espanyoles”, llaurada durant la guerra amb contractes d'armes amb França, derivà posteriorment cap als préstecs a l'Estat i la direcció del Canal d'Isabel II, la principal obra hidràulica d'aquest període.

La nova figura d'empresari-inversor en obres públiques es trobava, com hem vist, necessàriament lligada al camp de la política. Era un Estat encara en construcció, en el que la legislació anava definint lentament les línies de separació de les esferes pública i privada i que estava, a més, assentat sobre una concepció elitista del govern –plasmada en el sufragi censatari i un senat de designació reial. La indefinició entre allò públic i allò privat, ben aprofitada pels oligarques vinculats a les infraestructures, també hauria d'afectar al prestigi del Cos de Camins, ja que els seus membres es veurien sovint temptats per aquest últim sector, i no sempre d'acord amb la legalitat.

²⁵ ADPV, E.12.3. Caixa 10, i “Plano histórico de las obras del Grao de Valencia” (1867), Díaz i altres (1986).

²⁶ Isabel Burdiel (2004: 162, 351) el situa com a conspirador contra Espartero i component de la *camarilla* de la regent Maria Cristina. Així, la comissió parlamentària que estudià l'activitat econòmica de la –llavors exiliada– regent apuntava a la seua participació en les obres del port de València.

L'increment del nombre de contractes i les creixents inversions que aquestes implicaven feren que un nombre important d'enginyers acceptara el pas al servei de contractistes privats, alhora que altres exercien funcions d'inspecció i certificació d'obres. Ja en 1844 l'exdirector general Pedro Miranda abandonà el Cos per passar a treballar sota les ordes de José Salamanca al projecte de ferrocarril d'Aranjuez. Camí que haurien de seguir altres enginyers, de manera que, en produir-se en 1854 els escàndols de corrupció lligats als ferrocarrils part dels enginyers foren investigats i es conclougué amb l'expulsió d'un inspector general (ROP, 1854:13; 1854: 296; 1855: 197).

En aquest context, la confluència d'interessos entre elits polítiques i financeres havia d'estar molt intensa. I alhora, aquesta oligarquia político-financera hauria d'utilitzar necessàriament els mètodes de persuasió sobre els electors i contribuents per tal de facilitar el control del govern. Un paper reservat principalment a la premsa escrita, en franc desenvolupament en aquesta època; mitjà que hauria de resultar, de fet, cabdal per a la mitificació de les obres públiques.

2.3. La difusió del mite: la premsa i els “interessos materials”

A començaments del segle XIX es donà a Europa occidental un fort desenvolupament de la premsa, com a part de l'evolució que representà la implantació dels règims liberals. Els sectors emergents de la nova societat burgesa demandaven més i millor informació sobre qüestions polítiques i econòmiques, de manera que la premsa es trobà amb un mercat creixent. Al temps que milloraven les tècniques d'impressió i composició i es reduïen els costos d'impremta i distribució, augmentava el tiratge dels diaris i el número de capçaleres. Un procés imparabile, sols ocasionalment aturat per la legislació restrictiva d'alguns règims polítics (Albert, 1990: 45-47).

A l'Estat espanyol la premsa periòdica gaudiria als inicis de la revolució liberal d'un ampli marge de maniobra en desaparèixer, ja en 1834, la censura prèvia. A partir de 1837, l'establiment d'un depòsit previ obligatori serví per vincular la llibertat de premsa a la solvència econòmica dels editors, el que –unit als costos elevats i l'escassetat de lectors– reduí de manera notable el nombre de periòdics i passà el control de les capçaleres a mans dels impressors, més partidaris d'assegurar-se els beneficis a costa d'imposar un control als continguts. Les mesures de control posterior reforçaren encara més la tendència en recuperar-se la censura prèvia en 1844 i limitar-se l'edició a persones que pagaren unes contribucions elevades (Piqueras, 1992: 70-77; Tarrazona, 2002: 28).

Durant la dècada moderada es féu especialment evident la voluntat dels governs per aconseguir l'afinitat de la premsa, objectiu en el que es van implicar els sectors financers propers, en especial les grans concessionàries d'obres públiques. L'objectiu passava per ofegar econòmicament la premsa crítica i, per contra, afavorir els periòdics més propers.

L'escassa premsa crítica estava formada per diaris progressistes, de vida curta i difícil, i periòdics satírics, que en no tractar –almenys obertament– assumptes polítics ni religiosos, no requerien depòsit previ. En publicacions satíriques com les editades pel valencià Bernat i Baldoví es pot observar una crítica soterrada però mordaç a l'acumulació de poder en mans de les oligarquies urbanes, i en especial de l'elit madrilenya. Bernat personificava les seues crítiques en el Marquès de Salamanca, exemple paradigmàtic d'agiotista de l'època²⁷. Crítiques que trencaven una atmosfera de consens aparent i que serien progressivament ofegades: cap a 1852 Bernat i Baldoví, confrontat amb creixents dificultats, abandonà la pràctica periodística²⁸.

Front a les dificultats de les publicacions crítiques, l'elit política i financera començà a fomentar una premsa dependent mitjançant favors i ajudes. Així, el *Diario Mercantil de Valencia*, principal capçalera de la ciutat, inicialment propera al progressisme, anà estretant lligams amb l'elit moderada en el poder, al temps que consolidava el seu lideratge en la premsa local de notícies. El principal protagonista de la dècada a les pàgines del *Mercantil* seria José Campo, ja que el diari dedicava bona part de les seues planes a publicitar els seus projectes²⁹.

Mostra d'adaptació a la nova conjuntura, la premsa de notícies aniria abandonant progressivament el debat polític, poc apreciat per l'oligarquia governant, per tal d'ocupar-se del “foment dels interessos materials”. Objectiu que el *Mercantil*, en un editorial de maig de 1849, identificava obertament amb les obres públiques:

Las mejoras morales son apetecidas, pero no esta generalizado el conocimiento de los medios que para adquirirlas se emplean (...) las mejoras materiales son más fáciles de discernir, todos conocen cuan ventajosos sean canales que con su riego fructifiquen las campiñas, caminos que hagan económicos y fáciles los transportes, puertos que alimenten la actividad comercial.³⁰

Així, gran part dels debats públics d'aquests anys, en gran mesura creats i alimentats per la premsa, girarien al voltant de les infraestructures. Als comentaris i

²⁷ L'agiotista estava representat per la figura del *gafaut* en la terminologia d'aquestes publicacions: figura amb mans i ungles llargues, dedicat a acumular riqueses. Sobre Bernat hi ha un complet estudi històric, literari i biogràfic: Nicolás, M. (2002): *Bernat i Baldoví i el seu temps*. Universitat de València.

²⁸ Tarrazona (2003: 42, 161). Ribes (1992) cita uns versos de Bernat i Baldoví de 1847 que esmenten les creixents dificultats per a la premsa: “*Tant así com en la cort / Está el temps d'una manera / Que ser un home volguera / Coixo, sego, mut i sort / Pues sopla un aire tan bort / Que sinse alguns mils de lliures / Ni es pot fer, ni pot escriures / Comentari a ningun testo*”.

²⁹ Laguna i Martínez, 1992: 40-42. DMV avançà el 12 d'agost de 1849 els moviments que es realitzaven al voltant del que hauria d'estar el principal projecte de Campo, el ferrocarril de València a Xàtiva. Alhora que escalfava l'ambient per que s'executara el port de València, iniciativa a la qual va concòrrer el financer valencià.

³⁰ DMV, 29-V-1849. L'editorial, començament d'una sèrie dedicada al port de València, era tota una declaració d'intencions. Contraposava l'educació, millora moral i signe d'il·lustració, a les millores materials, les obres públiques, pròpies del nou segle “*más positivista que ilustrado*”.

notícies sobre l'avanç de carreteres com la de las Cabrillas es succeí el debat sobre el port de València i la seua alternativa a Cullera i a aquest es sumaren les notícies sobre les iniciatives ferroviàries. Una tendència, la de substituir el debat polític pel desenvolupament de les obres públiques, que sols s'abandonaria ocasionalment, en produir-se greus crisis polítiques com les de 1854 o 1856.

Tots els elements es conjugaven per que es creara i difonguera una imatge de les obres públiques vinculada al progrés i el benestar social. Els interessos dels sectors polítics dominants, l'elit econòmica i la premsa tolerada conflüen en aquest punt, de manera que el mite de les infraestructures es difongué amb profusió. Segons la premsa, la construcció de carreteres era rebuda als pobles “*con un entusiasmo que redobla las fuerzas, nacido del íntimo convencimiento de las ventajas que van a redundar al país*”. La consecució d'un port modern “*eleva a Valencia á una esfera que reclamaba su posición (...) todo valenciano amante de su país mirará este día como uno de los más faustos y más dignos de fijar la memoria de todos. Valencia con puerto rivalizará con los pueblos más adelantados de la península*”. Les inauguracions es realitzaven amb tota la solemnitat, en presència de les autoritats i eren motiu de festa i, en ocasions, de visites reials (DMV, 24-X-1849; 31-VIII-1850).

El fet de centrar l'atenció sobre les infraestructures permetia a les parts implicades –premsa, grups financers i govern– marcar els temps del debat a la seua conveniència, sovint vinculant-lo al calendari electoral. Els diaris podien encetar campanyes insistents per reforçar la idea de que determinada obra era fonamental per als interessos de la ciutat –en 1849 el port, en 1850-51 el ferrocarril i més avant determinades carreteres o l'ampliació de les obres ferroviàries o portuàries– i encetar polèmiques amb la premsa rival. Quan la idea es trobava ben assentada hi apareixia un “patrici” o grup financer disposat a dur endavant el projecte, el que donava pas a un *climax* en arribar la llargament esperada aprovació governamental, el que hauria de garantir millors sense precedent. Posteriorment es resseguia l'evolució de les obres i s'acumulaven les lloances sobre els seus resultats.

El primer exemple d'aquest mecanisme es donà en la defensa de les obres del port de València: “*en el mismo día en que pasó el Diario Mercantil a manos de su actual editor, comenzó la redacción a demostrar en una serie de artículos la necesidad de aquella obra y la incalculable utilidad que su realización debía producir al país; posteriormente hemos sostenido polémica con los que trataban de privar a Valencia de esta fuente de riqueza, guiados quizás por buenas intenciones, hemos ilustrado la materia insertando abundantes datos y opiniones de personas competentes, y últimamente cuando hemos divisado una remota esperanza de que se llevara á cabo este pensamiento, lo hemos anunciado comprometiendo a los autores del proyecto a llevarlo adelante*”³¹.

³¹ DMV, 1-I-1850. Efectivament, la campanya del *Diario Mercantil* a favor del port, que hauria d'ocupar un espai preferent al diari durant 1849, informant sobre els antecedents i polemilitant contra l'*Eco Literario*, partidari del port de Cullera. En octubre ja s'apuntava que les autoritats locals s'estaven mobilitzant i en especial que calia agrair “*las gestiones practicadas por un valenciano a quien debe la ciudad otras mejoras*”.

En gener de 1850 Campo informava de les gestions que “*llevado de su patriotismo y del interés que le anima como natural de esta capital*” havia realitzat a Madrid i pel qual s’oferia a avançar els fons necessaris per a l’execució de l’obra. Finalment, el Ministeri de Foment anunciava el 31 d’agost de 1850 la immediata execució de les obres, coincidint amb la jornada d’eleccions generals a Corts (DMV, 24-X-1849; 7-VIII-1850). Els vincles entre el financer i el diari eren tan estrets com per a que el periòdic s’atrevera a avançar, una setmana abans de la subhasta en octubre de 1850, que Campo s’alçaria amb la contrata d’obres del port, quan la seua proposta quedà, en últim terme, molt per sota de la guanyadora (DMV, 7-X-1850).

Així, el govern apareixia atent a les demandes de l’opinió pública i resultava fàcil justificar en la urgència de les demandes el recurs a emprèstits i contractes que sempre beneficiaven a uns pocs grups financers a costa de gravar l’erari públic. La temperança de la capçalera, d’altra banda, era premiada amb insercions publicitàries –el primer anunci, en 1844, de la companyia de gas controlada per Campo– i les concessions públiques. En 1849 José Rius, impressor i editor del periòdic, obtingué l’exclusiva per insertar al diari el *Boletín Oficial Militar* i un any més tard la concessió per imprimir el *Boletín Oficial de la Provincia*. El fet és que en 1852 Rius acumulava una fortuna important, prou per davant dels seus competidors. De manera conseqüent, en produir-se la caiguda dels moderats en 1854 el diari contribuï a salvar José Campo, contraposant-lo a la figura de José Salamanca, víctima de l’alçament popular a Madrid (Laguna i Martínez, 1992: 42).

Tot al llarg de les dècades de 1850 i 1860 la vinculació entre els diaris i l’oligarquia política i financera va reforçar-se al temps que s’enduria el control sobre la premsa i es potenciaven les obres públiques. La Llei Nocedal de 1857 incrementà el llistat de delictes en que podia incórrer la premsa i fixà el depòsit previ en 200.000 rals; una quantitat astronòmica, lluny de l’abast de qualsevol mitjà independent. La imposició d’aquest depòsit provocà que molts diaris hagueren de trobar un avalista, que sols podia ser algun grup financer.

A la província de València, la *Sociedad de Crédito Valenciano*, formada per comerciants i industrials de la ciutat, avalà als tres diaris de notícies existents: el *Diario Mercantil de Valencia*, *El Valenciano* i *La Opinión*. La *Sociedad* havia guanyat la contrata de les obres del port per davant de la *Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento* de José Campo, amb la que havia entaulat una dura competència. Ara la *Sociedad de Crédito* es garantia el suport de tota la premsa valenciana en la disputa. Una situació que obligà Campo a entrar en la competència periodística. Fundà en 1858 un diari afí, *El Correo de Valencia* que clausurà en 1860 per a adquirir l’any següent el diari *La Opinión*, que es transformaria en 1866 –en cedir part del control editorial– en *Las Provincias* (Laguna i Martínez, 1992: 40-43). La dependència dels diaris respecte als grups promotors d’obres públiques restava, així, garantida, i per tant el favor de la premsa cap als projectes d’infraestructures.

CONCLUSIÓ

Els moderns mitjans de transport són part de tot un seguit d'avanços tecnològics i científics que varen transformar radicalment la societat europea durant el segle XIX. De fet, el ferrocarril, els grans vaixells de vapor i, ja al segle XX l'automòvil, han servit sovint com a imatge representativa d'aquesta enorme transformació econòmica, social i territorial.

Aquesta especial vinculació en l'imaginari entre desenvolupament econòmic i obres públiques, com hem vist, no va sorgir de manera espontània. El desenvolupament de les infraestructures va ser executat o subvencionat directament per l'Estat, que realitzà un important esforç inversor, a costa de detraure recursos d'altres sectors. A mesura que el ram de l'obra pública creixia es consolidà un estret lligam entre tècnics, polítics, periodistes i empresaris que ajudaria a consolidar en la opinió pública el mite de les infraestructures, la vinculació *indiscutible* entre desenvolupament humà i millores als transports.

El mite ha perdurat fins el present amb una salut molt notable, fet que no es pot deslligar, com fa segle i mig, del fet que les obres públiques segueixen dependent per al seu finançament de les administracions públiques, però la seua execució i gestió encara recauen en el sector privat. Així, la construcció d'autovies i trens d'alta velocitat han substituït al ferrocarril de vapor en l'imaginari del progrés, i com llavors, aquest sector econòmic es desenvolupa a colp de polèmiques periodístiques i, ocasionalment, vincles escandalosos entre empresaris i polítics.

BIBLIOGRAFIA

- ALBERT, P. ARANDA, J. J. y GUASCH, J. M. (1990): *Historia de la prensa*. Rialp. Madrid.
- BERNABÉ MAESTRE, J. M. (1975): *Indústria i subdesenvolupament al País Valencià: el calçat a la Vall del Vinalopó*. Moll. Palma de Mallorca.
- BURDIEL, I. (2003): *Isabel II, no se puede reinar inocentemente*. Espasa Calpe. Madrid.
- CARR, R. (1966): *Spain, 1808-1939*. Oxford University Press. London.
- DE ALZOLA Y MINONDO, P. (1899): *Las Obras Públicas en España. Estudio histórico*. Bilbao. [Reedición con el título de *Historia de las Obras Públicas en España*. Con estudio preliminar de Antonio Bonet Correa. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y ediciones Turner, 1979.]
- DGOP (1856): *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*. Imprenta nacional. Madrid.
- DÍAZ, A., PONS, A. y SERNA, J. (1986): *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*. Ayuntamiento de Valencia, Valencia.
- FELIU, J. (2005): *Les grans infraestructures de transport i el desenvolupament de la ciutat mitjana. El Tren d'Alta Velocitat a les ciutats de Lleida, Avinyó i Novara*. Universitat de Girona. Girona.
- FERRI, M. (2000): "Molins i moliners al segle XIX. Notes entorn al cens de molins de la Província de València de 1847". A. GLICK, T. GUINOT, E. i MARTÍNEZ, L. P. (eds.): *Els molins hidràulics valencians. Tecnologia, història i context social*. Institució Alfons el Magnànim. Diputació de València. València.

- GARCÍA MERCADAL, J. (1952-62): *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Aguilar, 3 vols, Madrid.
- LAGUNA PLATERO, A. y MARTÍNEZ GALLEGO, F. (1992): “Moderación y progresismo (1844-1868)”, a LAGUNA PLATERO, A. i MARTÍNEZ GALLEGO, F., editors (sense data): *Historia de Levante. El Mercantil Valenciano*. València, Editorial Prensa Valenciana.
- MADOZ, P. (1850) *Diccionario geografico-estadístico de España y sus posesiones de ultramar*, 2 vols, València. [Edició facsímil de 1982].
- MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner, Madrid.
- MARTÍNEZ VARA, T. (1985): “Influencia el puerto de Santander en la evolución histórica de Cantabria”. AA. VV. (1985): *Configuración de la estructura económica y social de Cantabria. El papel del Puerto de Santander*. Junta del puerto de Santander, UIMP, MOPU.
- MIRANDA ENCARNACIÓN, J. A. (1991): *Hacia un modelo industrial: Elche, 1850-1930*. Instituto de Cultura Juan Gil Albert. Alicante.
- MIRANDA ENCARNACIÓN, J. A. (1998): *La industria del calzado en España, 1860-1959: la formación de una industria moderna y los efectos del intervencionismo estatal*. Instituto de Cultura Juan Gil Albert. Alicante.
- MUNDINA MILALLAVE, B. (1873): *Historia, geografía y estadística de la provincia de Castellón*. Edició facsímil: Librerías París-Valencia. Valencia: 1992.
- OFFNER, J. M. (1997): *Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique*, a: *L'espace géographique* n° 3/1993, pp. 233-242.
- PIQUERAS ARENAS, J. A. (1992): “Prensa y burguesía en la Valencia del siglo XIX”, a Laguna, A. i López, A. (editors): *Dos-cents anys de premsa valenciana, I Congrés de periodisme*. València, Generalitat Valenciana.
- PONZ Y PIQUER, A. (1789): *Viaje de España*. 3 vols. [Aguilar, Madrid. Edición de 1988].
- RIBES ROS, J. (1992): “El periodisme naixent. Josep Bernat i Baldoví”, a Laguna, A. i López, A. (editors): *Dos-cents anys de premsa valenciana, I Congrés de periodisme*. València, Generalitat Valenciana.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1980): *Ciencia y tecnología en la España Ilustrada. La Escuela de Caminos y Canales*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.
- SÁENZ RIDRUEJO, F. (1990): *Ingenieros de caminos del siglo XIX*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.
- SÁENZ RIDRUEJO, F. (1993): *Los ingenieros de caminos*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- TARRAZONA BUENO, C. (2002): *La utopía de un liberalismo postrevolucionario: el conservadurismo conciliador valenciano, 1834-1854*. Universitat de València, València.
- TODOLÍ PÉREZ DE LEÓN, X. (2003): *La fábrica de cerámica del Conde de Aranda en Alcora: historia documentada, 1727-1858*. Asociación de ceramología. Agost.
- TORRES CASTEJÓN, V. (2004): *Políticas de transporte urbano: el caso del área metropolitana de Valencia*. Tesis doctoral; dirigida por Francesc La Roca Cervigón. Departamento de Economía Aplicada, Universitat de València. Valencia.
- TORTELLA CASARES, G. (1982): *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Tecnos, Madrid.
- VIDAL OLIVARES, J. (1992): *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*. Edicions Alfons el Magnànim, València.