Ferrocarril, agricultura i mercat. Els efectes del transport ferroviari a l'economia d'Osona (1875-1924)[1]

per Santi Ponce Vivet

El paper del ferrocarril en el desenvolupament de l'economia espanyola ha estat a bastament tractat els darrers anys.[2] A l'obra de Gabriel Tortella s'argumenta el mal que causaren els ferrocarrils a la indústria, ja que van absorbir els capitals necessaris per al seu desenvolupament. Jordi Nadal desmenteix la tesi anteriorment esmentada. Els capitals utilitzats per a la construcció de la xarxa ferroviària eren majoritàriament forasters, diu. Més que d'una alternativa entre ferrocarrils i indústria caldria parlar d'un sistema ferroviari que no s'adaptava a les necessitats del país i que, a causa del seu traçat, fa pensar més en un instrument de colonització que no pas de desenvolupament. Per a Josep Fontana el feble desenvolupament de les forces capitalistes, o, si es vol, la persistència de les estructures d'antic règim van fer del ferrocarril una font d'especulació en comptes d'un element de progrés econòmic. A les obres d'Antonio Gómez

1. Aquest treball ha estat possible perquè forma part d'un projecte de recerca finançat per la CICYT (projecte núm. 87-0156) que es titula *Les transformacions econòmiques i socials en el món rural. Catalunya 1850-1930*, del qual l'investigador principal és el doctor Rafael Aracil. Agraeixo a tot l'equip les facilitats per a la realització del present treball, especialment al Dr. Antoni Segura i Mas per les valuoses apreciacions que m'ha suggerit.

2. Gabriel TORTELLA, *La economía española. 1830-1900*, dins Manuel TUÑÓN DE LARA (dir.), *Historia de España* (Barcelona 1981), vol. 8, ps. 11-167; G. TORTELLA, *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX* (Madrid 1973); J. NADAL, *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913* (Barcelona 1975), ps. 25-53; Josep FONTANA, *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX* (Barcelona 1973); Antonio GÓMEZ MENDOZA, *Ferrocarriles y cambio económico en España. 1855-1913* (Madrid 1982); Antonio GÓMEZ MENDOZA, *Ferrocarriles y mercado interior en España. 1874-1913*, 2 vols. (Madrid 1984); Antonio GÓMEZ MENDOZA, *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España* (Madrid 1989); Ramon GARRABOU i Jesús SANZ, *Historia agraria de la España Contemporánea*, vol. 2: *Expansión y crisis (1850-1900)* (Barcelona 1985), ps.51-67; Nicolás SÁNCHEZ ALBORNOZ, *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX*, vol. 1: *Trigo y cebada* (Madrid 1975), ps. 35-59; Miguel ARTOLA (dir.), *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, 2 vols. (Madrid 1978); Pere PASCUAL, *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX. Formació i desestructuració del sistema econòmic* (Barcelona 1990); Pere PASCUAL, *Ferrocarril i industrialització a Catalunya*, «Recerques», 17 (1985), ps. 43-72; Pere PASCUAL, *Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX*, «Recerques», 21 (1988), ps. 125-161.

Mendoza, utilitzant la metodologia de la «nova història econòmica», es contraresten una part de les tesis anteriors i es confirma l'estalvi social que va reportar el ferrocarril, és a dir, l'endarreriment que hauria tingut l'economia espanyola si no s'hagués creat la xarxa ferroviària. També Ramon Garrabou i Jesús Sanz consideren positiva l'aportació del ferrocarril en la integració del mercat espanyol. En aquest sentit, cal esmentar la coincidència entre la finalització de la xarxa bàsica del ferrocarril i la ponderació en les fluctuacions del preu del blat assenyalada per Nicolás Sánchez Albornoz. A l'extensa obra que dirigeix Miguel Artola s'adopten unes tesis intermèdies en les quals es reconeix al ferrocarril la incidència que va tenir en el desenvolupament econòmic espanyol, però se li nega el seu caràcter de motor. Pere Pasqual i Domènech tracta, entre d'altres, de la funció del ferrocarril en el desenvolupament de la industrialització de l'àrea de Barcelona, la integració del mercat català i espanyol i les vicissituds financeres del 1866. Els treballs esmentats han centrat el debat sobre el paper de la revolució dels transports en el desenvolupament del capitalisme industrial desempallegant-se de les proclames simplistes dels escriptors i polítics santsimonians, enlluernats per la idea del progrés. Bé que utilitzant metodologies distintes, aquests efectuen anàlisis rigoroses a partir d'una extensa i variada gamma de fonts quantitatives i qualitatives, però tots confirmen la necessitat de disposar de més informació, sobretot pel que fa al trànsit ferroviari. El tema resta inacabat i a l'expectativa que noves informacions aportin més llum sobre la revolució dels transports a Catalunya i a Espanya.

D'altra banda, el gruix d'estudis esmentat se centra cronològicament a la segona meitat del segle XIX, i són escassos els que s'endinsen en el segle XX. El motiu és que la creació de la xarxa ferroviària data del segle anterior i, en conseqüència, el seu impacte sobre les estructures econòmiques és més gran. Amb tot, cal tenir present que els processos d'integració de l'economia espanyola són lents i s'allarguen fins al segle present.

El treball que presentem s'insereix en l'estudi dels ferrocarrils des d'una perspectiva microeconòmica. L'interès se centra en l'impacte de la revolució dels transports en l'economia agrícola. En el primer apartat es descriu el procés accidentat que va seguir la construcció de la línia del ferrocarril de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, els motius de la seva realització i les expectatives que va generar el tren com a element pertorbador de l'economia osonenca. En un segon apartat es descriu i s'analitza, des del punt de vista de la demanda de transport, la incidència del ferrocarril en el mercat de Vic. En darrer lloc, aprofitant les fonts documentals de l'apartat anterior, es tracta sobre la integració del mercat osonenc dins l'economia espanyola per mitjà de l'estudi de la procedència de les mercaderies arribades a l'estació del ferrocarril de Vic.

El present treball s'emmarca entre la segona meitat del segle XIX i el primer terç del XX i se centra en el període 1891-1924 pel que fa al tràfic de mercaderies.

Revolució dels transports i creixement econòmic

La Revolució Industrial, que s'havia iniciat de la mà de la indústria tèxtil, es trobava a mitjan segle XIX en perill d'estrangulament a causa de les dificultats de subministrament d'energia.[3] La burgesia catalana, seguint el model d'industrialització anglès, necessitava el relleu de la indústria siderometal·lúrgica com a sector guia de la industrialització per tal de donar sortida als capitals acumulats, augmentar els nivells de productivitat i competitivitat [4] i, en darrer terme, eixamplar els mercats. S'imposava la recerca i l'explotació de jaciments de carbó que permetessin al focus industrial barceloní proveir-se d'energia en abundància i a uns preus competitius respecte als anglesos. Com argumenta Pere Pascual, en certa manera es pretenia començar la casa per la teulada, és a dir, crear la xarxa ferroviària no per la demanda de productes siderúrgics que aquesta arrossegaria, sinó per *«acomplir una funció prèvia: possibilitar l'entrada en explotació dels recursos minerals carbonífers que se suposava que hi havia al país»*.[5]

És fruit de l'esmentada necessitat que ja des del 1844 s'elaboren diversos projectes per tal de construir la línia del ferrocarril que uniria Barcelona i Sant Joan de les Abadesses. Els jaciments de carbó dels municipis de Surroca i Ogassa, a la comarca del Ripollès, es creien abundants i d'acceptable qualitat. La realitat havia de ponderar les il·lusions dels coetanis, perquè el carbó era ple d'impureses, el seu potencial va resultar molt inferior del que s'havia predit (els càlculs més optimistes parlaven de 36 metres de potència, 4 vegades més que la realitat) [6] i la manera com es presentaven els filons d'hulla grassa en complicava les tasques d'extracció i provocava un increment dels costos d'explotació.

De les 600 tones de carbó mineral que arriben a l'estació de Vic l'any 1891 3/4 parts procedeixen del Ripollès i la resta són reexportades des de Barcelona i les rodalies, però la baixa qualitat del material i la competència en qualitat/preu dels carbons forasters provoquen la substitució dels primers per carbons procedents majoritàriament d'Anglaterra i desembarcats al port de Barcelona. El 1919 no arriba cap vagó procedent de Toralles (estació emissora dels carbons de Surroca-Ogassa).

Amb tot, una vegada construïda, la línia va estimular el desenvolupament de la producció agrícola i industrial de les comarques per on passava i alhora va

3. Davant la impossibilitat de desenvolupar les indústries d'extracció de carbó, la industrialització tèxtil catalana va haver-se de desplaçar durant la segona meitat del segle XIX a l'interior per a aprofitar l'energia hidràulica dels rius Ter, Llobregat i Cardener (Jordi MALUQUER, *La Revolució Industrial a Catalunya*, «L'Avenç», núm. 73 [juliol-agost de 1984], ps. 19-34).

4. La dependència en les importacions de mineral de ferro i de carbons procedents d'Europa hipotecava, en gran mesura, el desenvolupament de la siderúrgia nacional. Aquesta irritava els coetanis: «*Odiosa contribución que está satisfaciendo al estrangero. Hierro y carbón,* [...] *elementos que ahora adquirimos a costa de raudales de oro que corren hacia la nebulosa Albión, y que con tanta abundancia poseemos, serán con el camino de hierro fácilmente transportados a los centros de consumo* [...] *a poco coste*» (extret d'una proclama efectuada per la comissió de Vic el gener de 1863).

5. Pere PASCUAL, *Ferrocarrils i industrialització a Catalunya, op. cit.*, p. 65.

6. *El tren avui*, memòria sense paginar presentada per la Comissió Reivindicativa del Tren de Sant Joan a l'exposició fotogràfica celebrada a la Galeria d'Art Sant Joan de les Abadesses del 13 al 29 d'octubre de 1984 i patrocinada per la Conselleria de Cultura de l'Ajuntament de Sant Joan.

ampliar el mercat de productes que fins aleshores eren pràcticament desconeguts, tal com tindrem oportunitat de veure.

El ferrocarril va accelerar la construcció de la xarxa viària, d'altra banda inexistent, ja que calia connectar els diferents pobles de la comarca amb les estacions ferroviàries. Aleshores les connexions per carretera s'adequaven a les necessitats de desenvolupament econòmic del país. La infrastructura viària entre Vic, la comarca d'Osona i el seu entorn data del tercer quart del segle XIX. Fins el 1850 no arriba a Vic la carretera de primer ordre que, seguint un traç semblant al que definirà el ferrocarril, unirà Barcelona i Ripoll. A partir de la dècada del 1860 es construeix la xarxa de carreteres veïnals que, de manera radial, surten de Vic per enllaçar amb les poblacions de la comarca i es prolonguen fins a les comarques veïnes del Bages, el Ripollès i la Garrotxa.[7] Amb tot, a les darreries del segle XIX el transport per carretera continua essent un mitjà lent i car,[8] per la qual cosa el ferrocarril va absorbir una bona part de la demanda de transport que circulava per la carretera Barcelona-Granollers-Vic-Ripoll, eix principal de les comunicacions entre la comarca d'Osona i el mercat de Barcelona. En conseqüència, és d'esperar que, al tombant del segle, el gruix de les mercaderies que entraven a Vic i que en sortien ho feien sobre vies de ferro. No fou fins al període d'entreguerres que l'oferta del transport per carretera augmentà, a causa de la progressiva utilització dels vehicles d'automoció, substituí progressivament els mitjans de transport tradicionals i absorbí una part del comerç realitzat pel ferrocarril. A la dècada del 1920 es crearen les primeres línies regulars d'autobusos per al transport de passatgers, i les primeres companyies que, amb camions, transportaren cap a Barcelona llet i productes tèxtils i aprofitaven la tornada per importar tota mena de mercaderies.

El ferrocarril anà perdent pes específic sobre el transport de mercaderies i centrà l'oferta en el transport de mercaderies pesants i voluminoses i en el de viatgers. El 1868 es preveia que la línia del ferrocarril havia d'absorbir els 40.000 passatgers que viatjaven per mitjans habituals, atès que el nou sistema oferia prou avantatges per poder-hi competir en rapidesa, comoditat i preu. Tot sembla indicar que el transvasament del transport de passatgers cap al ferrocarril fou

7. El 1860 s'inicien les obres dels camins veïnals de Vic a Manlleu, Torelló i Prats de Lluçanès; el 1863, a Folgueroles i Sant Julià; el 1864, a Olot, Perafita i Vilada; el 1867, a Roda (segons Jaume CARRERA PUJAL, *La economía de Cataluña en el siglo XIX*, vol. IV [Barcelona, Bosch, 1861], ps. 279-302). La finalització d'una bona part d'aquestes carreteres coincideix amb l'arribada del ferrocarril. El 1874 s'acaba la carretera de Sant Hipòlit de Voltregà, el 1899 s'enllesteix el tram Roda de Ter - l'Esquirol i el 1922 s'inaugura el brancal que arriba a Tavertet. El 1928 encara no s'havia enllestit la carretera que havia d'unir Osona amb la capital de la Garrotxa (segons Gonçal REPARAZ, *La Plana de Vic* [Barcelona, Barcino, 1928; edició facsímil: Vic, EUMO, 1982], ps. 275-276). Jaume Font Grallera en la seva tesi doctoral tracta amb profusió sobre la formació de les vies de transport i comunicació a Catalunya (Jaume FONT, *Infrastructures viàries i organització del territori. Contribució al procés de formació de la xarxa viària de Catalunya*, tesi doctoral, UAB, 1991).

8. Isidoro de Angulo, el 1852, calculava el cost del transport dels cereals aragonesos a Barcelona en 6 maravedisos per fanega i llegua (SALARICH, *El cultivo alterno* [Vic, Imp. Anglada, 1877], p. 65). Per anar de Vic a Barcelona (70 km) es trigava de 14 a 15 hores. El trajecte fins a Madrid significava caminar una mitjana de 8 hores diàries durant 20 dies (segons les taules que ofereix Pascual MADOZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar* [Madrid 1849], p. 477 i Joaquín SALARICH, *Censo de Vic. 1852* [Barcelona, Impta. J. Bosch, 1857]).

massiu.[9] El 1912 el nombre de viatgers de la comarca era de 240.587. El 1925 eren 1.240.037 els viatgers de la línia Barcelona - Sant Joan, 481.693 dels quals sortien de les 6 estacions de la comarca.[10] Els ingressos procedents del transport de persones anà en augment, fins al punt que al final de la dècada del 1920 aquests representen la meitat dels ingressos totals de la línia Barcelona - Sant Joan. Segons Gonçal de Reparaz, aquesta «va adquirint cada any major importància turística. Els ingressos provinents del transport de passatgers representen cada any una quantitat major; si el 1912 només constituïen el 33,98 % del total de les entrades per l'explotació de la línia (que ascendeix a 3.156.563 ptes.), en 1925 havien passat a ésser el 41,65 % en uns ingressos totals d'aquella explotació que arribaven a 8.696.372 ptes.».[11]

Vicissituds del projecte

L'elevat nombre de projectes i de concessions frustrades per a construir la línia del ferrocarril que unís Barcelona amb les mines de la conca de Sant Joan de les Abadesses és significatiu de l'elevat cost del projecte i de l'escassa rendibilitat econòmica. El 1843 «Joaquim Roma, concessionari de les mines de Surroca, projecta treure el carbó per una línia de ferrocarril de St. Joan a Roses, passant per Olot, Besalú i Figueres».[12] El 1845 la companyia minera El Veterano, per donar sortida als carbons del Ripollès, projecta una línia de Camprodon a Barcelona passant per Vic. El 1847 es presenta un agosarat projecte que pretenia unir Barcelona i Puigcerdà o Prats de Molló. El 1855 un estudi comparatiu opta per la línia a Barcelona. Dos anys més tard se n'adjudica la construcció, però la companyia concessionària ràpidament se'n desentén.

Les esperances d'aconseguir carbó català eren centrades al Ripollès, el Berguedà i l'Anoia. Quan es confirma el fracàs de l'explotació dels carbons de Calaf, la burgesia catalana centra els esforços en la consecució de la línia Barcelona - Sant Joan per tal d'accedir als jaciments d'Ogassa i Surroca. El mateix any que s'enllesteix el tram Manresa-Lleida, via que havia de permetre rendibilitzar l'explotació de les mines igualadines, es confirma l'escàs valor dels seus lignits per a la siderúrgia. D'una manera coincident, per les mateixes dates es reuneix en sessió plenària el govern municipal de Vic i acorda crear una comissió encarregada de gestionar i estimular el projecte de construcció de la línia Granollers - Sant Joan de les Abadesses. S'aconsegueix que l'Ajuntament de Barcelona avanci tres milions de rals i que el de Vic cedeixi els terrenys per a la futura construcció de l'estació. A tal efecte s'obre una línia de subscripcions per

9. També ho creu així Pere Pascual (Pere PASCUAL I DOMÈNECH, *Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX*, *op. cit.*, p. 130).
La quantitat de passatgers prevista representava aproximadament el 0,4 % del total de viatgers dels ferrocarrils espanyols, segons les dades que dóna Anes citant Cambó (*Los ferrocarriles en España...*, *op. cit.*, vol. 11, p. 370).
10. REPARAZ, *op. cit.*, p. 288.
11. *Ibid.*, p. 287.
12. *El tren avui*, *op. cit.* Per als projectes successius s'utilitza la mateixa font informativa.

un valor de 30 milions de rals dividits en 15.000 accions de 2.000 rs. per acció al 6 % d'interès anual amb la finalitat d'aplegar fons per cobrir part del capital que es considera indispensable per a la construcció de la línia. Paral·lelament, polítics i industrials catalans manllevaran del govern la promesa d'ajut. Aquesta es materialitza en forma de llei el gener de 1862 i es concreta en la subvenció de 13.500 duros per km.[13]

Els promotors asseguraven la rendibilitat de la línia a través de proclames, tan entusiastes com poc rigoroses: «*Los capitales que vamos a emplear serán invertidos en la construcción de un ferro-carril de tanto porvenir, que quizá ningún otro de España puede igualársele. Las pobladísimas comarcas de La Garriga, Centellas, Vic, Ripoll y Camprodon junto con las otras muchas de menor vecindario que deben atravesar la línea, van a llenar sus trenes de viajeros. La presente, y sobre todo la futura industria de tan importantes puntos, la inagotable riqueza de las márgenes del Ter, y particularmente los abundantísimos minerales de hierro y carbón de Ribas y Surroca ofrecerán carga suficiente, para que a todas horas veamos atravesar pesados trenes, conduciendo al principal centro industrial de España las inmensas riquezas, hasta ahora improductivas, que ocultan celosas en su seno las montañas del Principado.*» Però la resposta ciutadana fou escassa. Els possibles inversors coneixien un informe de l'enginyer Amalio Mestre del 1855 en què aconsellava vendre el carbó a Barcelona a un preu no superior a 5 rs./quintar si el carbó nacional volia ser competitiu amb l'anglès.[14] Per tal d'assegurar-ne la concessió s'estableixen relacions formals amb la societat del ferrocarril de Girona, interessada en la licitació de la subhasta. S'acorda cedir les accions a l'esmentada companyia.

El 14 de novembre de 1863 se subhasta a Madrid la concessió de la construcció i l'explotació de la línia durant 90 anys a favor de l'empresa madrilenya d'Alejandro Bengoechea, agent de canvi i borsa, que decideix prescindir de l'ajut que oferia el govern i els capitals que aportava la comissió promotora de la línia Granollers - Sant Joan (les accions queden invalidades i els capitals són tornats als inversors). Bengoechea traspassà l'afer a la nova Compañía del Ferrocarril de Granollers a San Juan de la Abadesas, participada majoritàriament amb capital anglès.

El 1864 se n'inicien les obres, el mateix any que un dels accionistes principals, la casa General Rolling Stock, fa fallida. Aquesta arrossega la Compañía del Ferrocarril Granollers-San Juan, que s'esfondrà l'any següent.[15] Les obres restaren aturades durant 4 anys, just el període previst per a l'execució de la línia.

Les vicissituds de la línia Barcelona-Sant Joan coincideixen amb un període

13. *Memòria* [...] *del ferro-carril de Barcelona a Granollers y Gerona* [...] del 9-II-1862 (Barcelona, Imp. Ramírez, 1862), p. 8.

14. Amalio MAESTRE, *Descripción geológica industrial de la cuenca carbonífera de San Juan de las Abadesas* (Madrid 1855), ps. 9 i 31, citat per Pere Pascual (1985), p. 66.

15. «Gaceta de los Caminos de Hierro» (28-X-1866), núm. 43, p. 676.

de crisi generalitzada de les companyies de ferrocarrils que culmina amb la bancarrota de la borsa de Barcelona el 1866.[16]

El 1868 es reprenen les activitats encaminades a la consecució de la línia fèrria. El govern decretà la seva subhasta per al maig, però aquesta no reeixí per falta de licitadors. S'esperava que alguna companyia francesa o anglesa se'n faria càrrec, però no va ser així. Desenganyats per la manca de resposta forània, la societat promotora arenga la ciutadania, en especial els propietaris, perquè, una altra vegada, col·laborin en la subscripció d'accions per a cobrir el capital de 30.000.000 de rs., necessari per a convertir-se en societat licitadora de la subhasta prevista per al 27 de juliol de 1868. Per estimular-ne la construcció, el govern hi aportà una subvenció de 28 milions de rs. en paper d'estat al 3 % (xifra que el gener de 1868 s'havia reduït a 20 milions a causa de la baixada de les cotitzacions), i la Diputació de Barcelona una altra de 5 milions.

Descomptant les obres ja executades, el pressupost necessari per a la realització de la línia ascendeix a 66 milions de rals, que s'han de subvenir amb els 25 milions que havien d'aportar organismes oficials, més 10 milions aportats per les societats mineres. Per tal d'assegurar la viabilitat del projecte, la companyia minera El Veterano es compromet a fer el transport fins a Granollers de 100.000 tones de carbó anuals durant el primer quinquenni i 150.000 tones anuals durant el segon quinquenni, i a pagar 10 rs./tm per al primer milió de tones de carbó transportat, sigui quina sigui la distància que calgui recórrer. La Companyia del Ferrocarril de Barcelona a França s'ofereix a transportar gratuïtament fins a Granollers tot el material necessari per a la construcció de la línia i ofereix una rebaixa de peatge sobre les primeres 750.000 tm de carbó que circulin de Granollers a Barcelona, cosa que significa un estalvi de tres milions de rals. Promeses incomplertes en bona mesura a causa del fracàs de les previsions sobre la riquesa carbonífera de Sant Joan. Un exemple: durant l'exercici de 1889-90, després de 10 anys d'haver-hi arribat el ferrocarril, la producció de carbó no va passar de 66.641 tm.[17]

El tèrbol ambient polític i social amb què naixia la iniciativa va contribuir a retraure els inversors potencials, sobretot si es té present que la societat arrossegava un passiu de 18.374.015 rs., 3 milions dels quals els havia cedit l'Ajuntament de Barcelona en concepte d'avançament, i la resta pertanyia als creditors de l'extingida companyia. La subhasta quedà deserta, com la que es va realitzar el març del 1870. Dos mesos després s'adjudicava la construcció i explotació de la línia al baró de Losey, que amb capital francès havia de realitzar una bona part de les obres. L'execució final va anar a càrrec de la companyia Macià Brocca. Per fi, el juliol de 1875 comencen a circular regularment trens de mercaderies i de

16. Per al coneixement de la crisi financera de les companyies de ferrocarrils a Catalunya remeto a la tesi doctoral de Pere PASCUAL, *El ferrocarril en Cataluña (1843- 1866). Estudio sobre las causas que determinaron el colapso de los ferrocarriles como negocio capitalista* (Universitat Autònoma de Barcelona, 1983), i les publicacions posteriors que ha generat.

17. NADAL, *op. cit.*, p. 154.

passatgers entre Barcelona i Vic. L'arribada del tren a Sant Joan de les Abadesses havia de trigar encara 5 anys. L'any 1922 s'enllestia un tram que, des de Ripoll, arribava a Puigcerdà i possibilitava així el contacte amb la xarxa francesa a partir de la Tor de Querol.

Expectatives davant l'arribada imminent del ferrocarril

D'ençà dels primers projectes per a la construcció de la línia del ferrocarril que havia d'unir les comarques del Ripollès, Osona i el Vallès amb Barcelona fins a la mateixa data de la seva inauguració tingué lloc una agra polèmica entre partidaris i detractors del projecte i sobre les seves repercussions econòmiques. Els primers interessats a culminar la línia eren els creditors de la primera companyia del ferrocarril i les companyies mineres El Veterano Cabeza de Hierro, Aurora del Pirineo, El Faro Industrial i Ferrocarrils i Mines de Sant Joan, per a les quals el ferrocarril era vital si es volia rendibilitzar l'explotació de l'hulla de Sant Joan de les Abadesses.

Hom considerava que amb l'arribada del ferrocarril es podrien explotar els recursos del subsòl esmentats anteriorment, la fusta i el carbó vegetal dels frondosos boscos del Ripollès, les Guilleries, el Collsacabra i del Montseny, i els productes agrícoles del Vallès i la Plana de Vic. Productes que romanien sense explotar per manca de mitjans de transport. El mateix Ildefons Cerdà, enginyer que va participar en la construcció de la carretera i del ferrocarril de Barcelona a Vic, en una extensa memòria descriu les riqueses dels territoris per on havien de passar les línies susceptibles d'ésser comercialitzades gràcies a la construcció del ferrocarril.[18]

Els propietaris agrícoles eren conscients de les pertorbacions que per a l'agricultura osonenca significaria la reducció dels costos del transport i la previsible competència dels cereals procedents de Castella una vegada la comarca quedés connectada amb la resta de la xarxa ferroviària espanyola. I, paradoxalment, foren els mateixos afectats els primers interessats en la construcció de la línia del ferrocarril. Era la pagesia benestant que assumia el repte de la modernització de les seves explotacions agrícoles: Joan d'Abadal, Josep de Tortadès, Rafael de Llanza, Joaquim de Rocafiguera, Tomàs Colomer, Ramon Alibés o Joan Serrabou formaven part de la comissió encarregada de fomentar la venda d'accions de la Societat Gestora del Ferrocarril de Granollers-Sant Joan. El darrer, propietari de finques en 3 municipis de la comarca d'Osona, en va subscriure 20 accions.

Joaquim Salarich, defensor de la modernització agrícola, accionista del ferrocarril, en una memòria llegida el 1876 per commemorar els actes de celebració del primer aniversari de l'arribada del ferrocarril de Vic exposava l'estancament

18. Ildefons CERDÀ, *Tren de Barcelona a St. Juan de las Abadesas*, manuscrit (1857) (Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares; n'hi ha una fotocòpia a l'Arxiu de l'Ajuntament de Centelles).

de l'agricultura osonenca, advertia sobre la manca de competitivitat de les explotacions i en proposava la transformació davant la ràpida integració del mercat que infringiria l'arribada del ferrocarril. Amb les seves tesis emergia com a representant dels propietaris agrícoles i del patriciat urbà, grups socials sovint vinculats entre ells per un imbricat conjunt de relacions de parentiu. En essència, la proposta de Joaquim Salarich era la de potenciar la integració d'Osona a l'economia espanyola prèvia reestructuració del sector agrícola. Amb l'arribada del ferrocarril i la creació i/o millora de la xarxa de carreteres i camins veïnals s'esfondraven les barreres geogràfiques que asseguraven el mercat comarcal als seus pagesos. Les expectatives de creixement econòmic per a la ruralia d'Osona tenien un bon auguri sempre i quan les explotacions agrícoles augmentessin la producció i la productivitat. Aquesta havia de passar indefectiblement per l'especialització i, donades les característiques de la comarca, la més adient era la pecuària.

Amb el ferrocarril es facilitava la comercialització de la producció de les indústries de la riba del Ter, i alhora augmentaven els mercats potencials. Així mateix, s'aconseguien primeres matèries en abundància i menor cost, cosa que estimulava la competitivitat del sector secundari. És lògic que, davant aquestes expectatives, els industrials osonencs es comprometessin amb el projecte del ferrocarril. Però, quin va ser l'abast real del canvi que hi introduí el ferrocarril? Els efectes de la revolució dels transports sobre la indústria osonenca resten encara desconeguts. Caldria investigar si amb el tren es va produir una recuperació de les poblacions que van veure minvar la força industrial a mitjan segle XIX a causa de la manca de fonts d'energia abundants i barates. Salarich es planyia de la decrèpita indústria vigatana i negava que la seva recuperació pogués venir de la mà del carbó transportat per ferrocarril.[19] Efectivament, sembla que, fins a principis de segle, amb la producció d'energia elèctrica a la comarca, Vic no recupera una part de pes industrial que havia perdut feia cinquanta anys.

Desconeixem, així mateix, els efectes del ferrocarril sobre les economies d'altres grups de poblacions: professions liberals, botiguers, assalariats. Ignorem la posició que adoptaren els arrendataris agrícoles. Que les autoritats manifestin el seu malestar per l'actitud d'alguns pagesos d'amagar el material ferroviari o canviar de posició les estaques de senyalització que s'utilitzaven en la construcció de la línia fèrria per la Plana de Vic no és significatiu de l'estat d'opinió de la pagesia, ja que aquests fets anaven encaminats a defensar l'àrea de conreu de l'explotació agrícola. Per la condició de classes subalternes, el seu difícil accés a

19. El 1852 Salarich deia: «*La carretera de Ripoll llevándonos y estableciendo entre nosotros factorías de carbón mineral, dará empuje a nuestra industria abatida? Lo dudamos. El agua es un motor más económico que el carbón y así jamás podremos igualar a estas poblaciones de la orilla del Ter.*» (J. SALARICH, *El Censo de Vic* [Barcelona, Imp. J. Bosch, 1857], p. 100.)

les fonts escrites ens impedeix de gaudir d'informació que ens permeti matisar l'eufòria que sembla que hi va generar l'arribada del ferrocarril.

A les pàgines que segueixen s'estudien els efectes desestructuradors que va provocar a l'agricultura la connexió d'una comarca de l'interior de Catalunya, difícilment comunicada, amb la resta de l'estat. Així mateix, es descriu el flux comercial que generà el ferrocarril entre el 1891 i el 1924.

Les fonts documentals i la seva metodologia

Per a l'estudi de les mercaderies arribades a l'estació del ferrocarril de Vic entre el 1891 i el 1924 hem utilitzat la documentació que hi ha dipositada a l'Arxiu de l'Ajuntament de l'esmentada ciutat. Es tracta de 10 lligalls que contenen uns 15.000 fulls amb la relació diària de les comandes que hi arribaven, la naturalesa del producte, l'embalum i el destinatari. El cap d'estació, d'aquesta manera, en notificava l'arribada als consignataris respectius.

L'enregistrament de les mercaderies que hi arribaven es va imposar d'ençà que la línia fou absorbida el 1887 per la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, una de les dues principals companyies ferroviàries espanyoles (juntament amb la de Madrid-Zaragoza-Alicante).

La sèrie documental és incompleta a partir de l'any 1902, tant perquè hi ha anys sense informació, com perquè la quantitat de mercaderies enregistrades disminueix progressivament amb el pas del temps quan el procés, segons la tendència generalitzada,[20] hauria d'ésser l'invers. La sèrie de 1891-1901 (tret de l'any 1899) conté un volum d'informació homogènia. La mostra que s'ha buidat representa el 10 % del conjunt (2.000 registres de mitjana i any). Entre el 1902 i el 1924 s'ha optat per fer-ne una mostra. Els anys seleccionats són el 1909, el 1919 i el 1924. Aquí el volum d'informació que contenen és irregular. L'única causa n'és la deixadesa de les persones encarregades del compliment de la normativa. Amb tot, la documentació és útil per a esbrinar la naturalesa de les mercaderies i la seva proporció, la procedència, la identitat dels remitents i dels consignataris i la datació de les mercaderies que hi arribaren. La mostra efectuada és del 25 %.

El gruix més important del comerç de mercaderies es realitzava a través de trens de petita velocitat; la resta, el 13,66 %, arrivaba amb trens mixtos de càrrega i de passatgers. Per aquesta darrera via, les tarifes eren més elevades, a causa de la rapidesa relativa amb què arribaven al consignatari. S'hi enviaven productes fràgils, com cristall, peribles com fruita, o d'elevat valor i poc pes, com roba o productes de merceria.

La documentació consultada ens informa del continent a través del qual es transportava la mercaderia. Per als cereals les unitats s'expressen en sacs; per al carbó o la remolatxa, la unitat són vagons; per al vi, bótes de fusta i bots de pell;

20. El transport de mercaderies a través de trens de petita velocitat augmenta constantment d'ençà del 1867 i arriba al nivell més elevat el 1929, segons Rafael Anes Álvarez (Miguel ARTOLA (dir.), *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, *op. cit.*, p. 365).

per a les pells, fardells. D'aquesta manera hem pogut reconstruir parcialment el volum de les importacions expressades en unitats de pes per alguna mercaderia. Així, per exemple, un sac contenia 100 kg de blat, i en un vagó de 2 pisos de xais hi havia aproximadament 180 caps. Però a causa de la dificultat de poder traduir els embalums que hi arribaven en unitats mètriques de pes i la manca d'homogeneïtat dels continents a través dels quals era transportada la mercaderia, la quantificació dels productes s'expressa en unitats d'embalatge (sacs, caixes, bocois, fardos, vagons...) mentre no s'indiqui el contrari.

Som conscients de les limitacions que representa per a l'estudi del comerç exterior de Vic i la seva àrea d'influència la manca d'informació sobre les exportacions de mercaderies per ferrocarril. Solament disposem d'indicis. Coneixem la quantitat d'embalatges que tornen buits a l'estació de Vic. Continents com gàbies i sacs utilitzats per exportar aviram i patates hi tornen per ésser reutilitzats una altra vegada. Així mateix, a les fonts documentals es registren les bótes i els bocois buits que tornen al centre reexportador de vi, procedents majoritàriament d'estacions ubicades al nord de la línia del ferrocarril. Però la diversitat dels continents i la manca de precisió sobre els continguts ens aconsellen desestimar l'esmentada documentació.

D'altra banda, l'abast dels mitjans de transport tradicionals (traginers) i la incidència dels vehicles d'automoció incorporats al transport a principis de segle resten desconeguts. Respecte a les mercaderies transportades a l'esquena de mules o ases i carros arrossegats per bèsties, el seu volum i les conseqüències que per a aquest mitjà de transport va significar la construcció de la línia del ferrocarril Barcelona - Sant Joan de les Abadesses, solament podem advertir sobre la dificultat que comporta el seu estudi a causa de la dispersió, si no escassetat, de les fons.

Naturalesa i evolució de les mercaderies que arribaven a l'estació de Vic

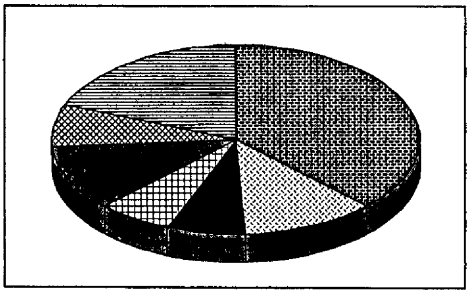
Al tombant del segle XIX els vigatans importaven tota mena de productes: aliments, roba i complements del vestir, parament per a la casa, materials de construcció, productes agrícoles i industrials, primeres matèries (cotó, pells, ferro), béns d'equipament i energia per a la indústria i la llar, productes per a l'explotació agropecuària (adobs, farratges, maquinària).

Els diagrames de les ps. següents expressen la proporció de cadascuna de les mercaderies importades agrupades en unitats temàtiques i la seva evolució entre el 1891 i el 1924.

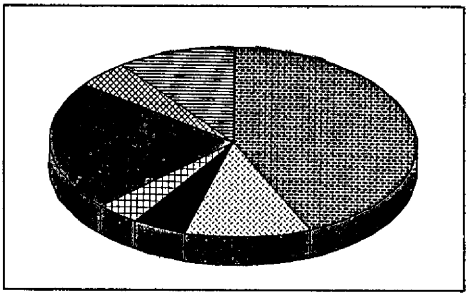
S'observa una progressiva disminució de les importacions de roba i parament, mercaderies delicades i d'alt valor que van continuar arribant al mercat vigatà, però a través del transport per carretera. La disminució de primeres matèries per a la indústria tèxtil (bales de cotó majoritàriament) i les adoberies (pells) no és real, ja que les trameses de més quantia passaran a ser directament notificades als destinataris eludint els camins administratius habituals.

La proporció de carbó, petroli i metalls, com ferro, acer i coure –enregistrats

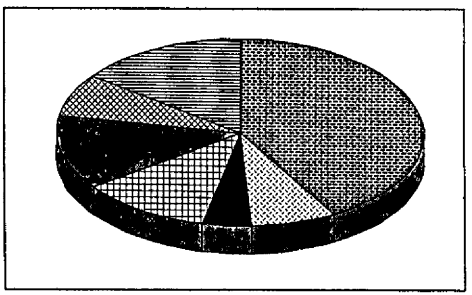
GRÀFIC 1 1891



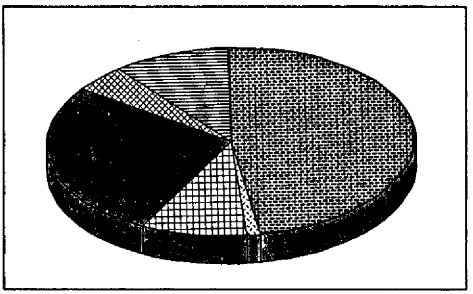
GRÀFIC 2 1900



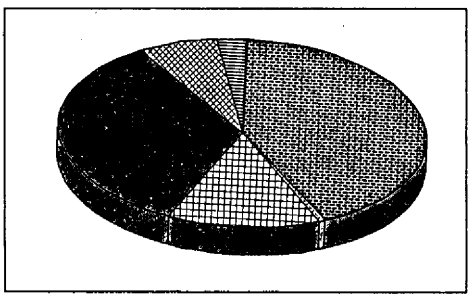
GRÀFIC 3 1909



GRÀFIC 4 1919



GRÀFIC 5 1924



aliments
roba
parament
construcció
energia
indústria
agropecuària

sota la partida «energia», tramesos, es mou entre el 4,5 % i el 7,9 % respecte al total de productes importats al llarg del període estudiat.

Les característiques del nou mitjà de transport permetia la comercialització de productes de poc valor, de gran embalum o pes gràcies a la reducció dels costos de transport respecte als sistemes tradicionals. És significatiu el progressiu augment de materials de la construcció (ciment, totxos, teules, terra), combustibles (carbó, petroli), quincalla, vidre, sal, etc., productes per a l'explotació agropecuària (llavors, fertilitzants químics, farratges...) i aliments: sobretot blat, però també altres comestibles fràgils i/o perennes, com fruita (taronges, tomaques, magranes), peix fresc, confiteria, galetes, verdura, carn... Gràcies a la rapidesa del ferrocarril respecte als mitjans tradicionals, aquests arribaven en condicions a uns mercats fins aleshores inabastables.

Entre un 38 % i un 48 % de les mercaderies que desembarcaven a l'estació de Vic anaven destinades a l'alimentació humana. Productes com l'oli, l'arròs, el bacallà o el vi eren habitualment importats abans de l'arribada del ferrocarril, però no pas els cereals panificables. El fet esdevé de cabdal importància si tenim present que la comarca d'Osona, a les acaballes del segle XIX, continuava essent bàsicament agrícola (tret d'alguns pobles de la conca del riu Ter, com Manlleu, Torelló o Roda de Ter, on s'havia establert la indústria tèxtil), amb una producció eminentment cerealícola. L'any 1887, al partit judicial de Vic, el 47,5 % de la població activa treballava en l'agricultura, el 39 % es dedicava a activitats secundàries i el 13,5 % a activitats terciàries.[21] A la capital el percentatge de població masculina de més de 14 anys ocupada en l'agricultura era del 10,5 % (pel seu caràcter de centre comercial, la població estava ocupada majoritàriament en activitats terciàries) i als municipis de l'entorn la població masculina adulta dedicada a l'agricultura superava el 50 %.[22] El 1877 la producció agrícola de la comarca autoabastava els seus habitants amb escreix,[23] però, paradoxalment, amb l'arribada de la via fèrria, Osona es veu inundada de blats forasters (vegeu els quadres 1 i 3). L'augment de la població de la ciutat de Vic podria justificar-ne la importació, però al llarg de la segona meitat del segle XIX el nombre d'habitants de Vic disminueix i fins a la dècada del 1920 no es recuperen els nivells del 1857.

21. Santiago ROQUER i Assumpta VILA, *La població d'Osona. Evolució i estructura* (Vic, EUMO, 1981), p. 144.

El partit judicial de Vic comprenia una bona part dels mateixos municipis que actualment conformen la comarca d'Osona, excepte Montesquiu, Sant Quirze de Besora i Santa Maria de Besora, integrats al partit judicial de Vic i actualment inserits a la comarca del Ripollès; Castellcir, que forma part del Vallès Oriental. Per contra, hi manquen els municipis d'Espinelves i Viladrau, que pertanyien al partit judicial de Santa Coloma de Farners, i els d'Alpens, Lluçà, Prats de Lluçanès i Sant Martí d'Albars, inclosos al partit judicial de Berga. Segons els autors anteriorment esmentats, l'any 1887 el partit judicial de Vic tenia 53.318 habitants, mentre que la comarca n'assolia 55.856.

22. Padrons de població de Vic (1889), Folgueroles (1880), Vilanova de Sau (1898) i l'Esquirol (1894).

23. Segons els càlculs de Joaquim Salarich, Vic era deficitària en 20.337 q. de blat, que eren compensats amb els 24.355 q. excedentaris dels pobles de l'entorn (Joaquim SALARICH, *El cultivo alterno* [Vic, Imp. Ramon Anglada, 1877], p. 29).

Al tombant del segle es construiran les farineres a Vic (Costa el 1896, Riera el 1905...), d'aquí la disminució de les importacions de farina i l'augment de les de blat al llarg del període (quadre 1). Aquesta indústria es concentrarà a Vic gràcies a les facilitats del transport i a la vocació de centre comercial de la ciutat respecte a la comarca. El 1928 se'n produïen 22.800 tones, 3.701,3 de les quals s'exportaven per ferrocarril a altres estacions de la comarca (l'any 1925).[24]

QUADRE 1. *Blat i farina arribats a Vic*

any	*sacs de blat*	*sacs de farina*
1891	7.420	33.628
1896	7.920	54.680
1900	6.448	14.860
1901	8.190	36.730
1909	31.344	12.948
1919	32.092	1.080
1924	63.600	5.976

Font: Caminos de Hierro del Norte de España, Registre de mercaderies arribades a l'estació de Vic (AMV).

El ferrocarril va obrir el mercat osonenc als cereals de l'interior de l'estat, més barats que els del país. El blat aragonès, castellà, andalús i extremeny afluí a la plaça de Vic perquè, gràcies al nou mitjà, el blat s'abaratí 1,76 rals per quartera segons Salarich.[25] Cal sumar a aquesta rebaixa la de l'11,5 % al mercat de Barcelona. Garrabou-Sanz informen que a mitjan segle el ferrocarril va provocar una caiguda dels preus dels cereals castellans importats a Barcelona del 25 % (encara que no acabin de subscriure la font utilitzada), del 50 % en el període 1885-89 i del 65 % a principis del segle XX.[26]

Simultàniament a la finalització de la línia a l'estiu del 1875 els preus de mercat del blat a Vic van davallar de 21,19 pts./hl l'any agrícola anterior (del juliol de 1874 al juny de 1875) a 17,58 pts./hl el desembre,[27] però a partir

24. Gonçal de REPARAÇ, *La Plana de Vic* (Barcelona, Barcino, 1928), p. 154 (edició facsímil: Vic, EUMO, 1982).

25. Segons el discurs que Isidoro de Angulo va oferir a la Sociedad Económica Barcelonesa el 1852 citat per SALARICH, *op. cit.*, p. 65.

26. Ramon GARRABOU i Jesús SANZ (eds.), *Historia agraria de la España Contemporánea*, vol. 2, *op. cit.*, p. 55.

27. Les acceptables collites del 1874, 1875 i 1876 a la Plana de Vic coadjuven a la davallada dels preus.

d'aquest mes els preus del blat van anar en augment fins al gener de 1897 (26,73 pts./hl). Hagueren de passar 9 anys perquè l'hectolitre de blat se situés per sota de la barrera de les 22 ptes. Tal i com s'aprecia al gràfic 6, després de la crisi de 1868, any de nefastes collites i greus repercussions en l'abastament d'aliments,[28] s'observen tres grans períodes. El primer comprèn els anys 1869-1876, i es caracteritza per dos cicles consecutius on els preus mitjans a la plaça de Vic oscil·len entre 19,58 i 22,72 pts./hl. Un segon període, comprès entre el 1877 i el 1882, caracteritzat per una elevació generalitzada. Hi sobresurten dues puntes (1878, 1882 per a Vic), entre les quals es distingeix un any de recessió (1880), en què el blat es cotitza als preus mitjans del període anterior. El tercer període destaca per uns índexs inferiors als dos anteriors. Decididament, els preus del cereal panificable confirmen la crisi finisecular de l'economia, prova de la integració d'Osona al mercat nacional i internacional. Destaca la progressiva caiguda dels preus entre el 1882 i el 1885. Sembla que pels volts de 1891-92 hi ha símptomes de recuperació, però el 1894 tornen a decaure, i no es recuperaran fins als darrers anys del segle.

Una primera anàlisi comparativa permet destacar les fortes oscil·lacions anuals dels preus vigatans durant els anys pre-ferroviaris respecte a la mitjana provincial i la asintonia entre els preus respecte a la mitjana estatal (a partir d'ara, PME) entre el 1872 i el 1875. Fins el 1874 els PME oscil·len majoritàriament per sota dels vigatans. Coincidint amb l'arribada del ferrocarril a les terres osonenques els preus del blat a Vic es mouran, fins el 1894, per sota dels PME (tret del 1877, 1878 i 1881). En conseqüència, la crisi del final del segle, caracteritzada per la davallada general dels preus, és particularment greu a la comarca d'Osona.

El Grupo de Estudios de Historia Rural considera que la distribució dels preus estatals obeeix a una norma concèntrica que té l'epicentre més baix al centre (Castella-Lleó, amb 19,1 pts./hl de mitjana per al període 1874-1906) i tendeix a créixer a mesura que ens apropem a la perifèria (22,8 pts./hl per a Catalunya; 23,7 pts./hl al País Valencià i les illes Balears).[29] La comarca d'Osona seria l'excepció que confirma la regla, ja que al llarg del període estudiat els preus de Vic se situen per sota dels PME. L'explicació de l'esmentat comportament es troba en la importància de la producció cerealícola de la comarca.

Cal ponderar els efectes del ferrocarril en la disminució dels preus, ja que al llarg de la primera meitat del segle (etapa pre-ferroviària) es manifesta una marcada tendència a la davallada progressiva dels preus mitjans dels cereals a la plaça de Vic. De 78 rs., durant el quinquenni 1800-05, passen a 50 rs. de mitjana durant el període 1850-53.[30] Les causes d'aquest fenomen cal cercar-les en

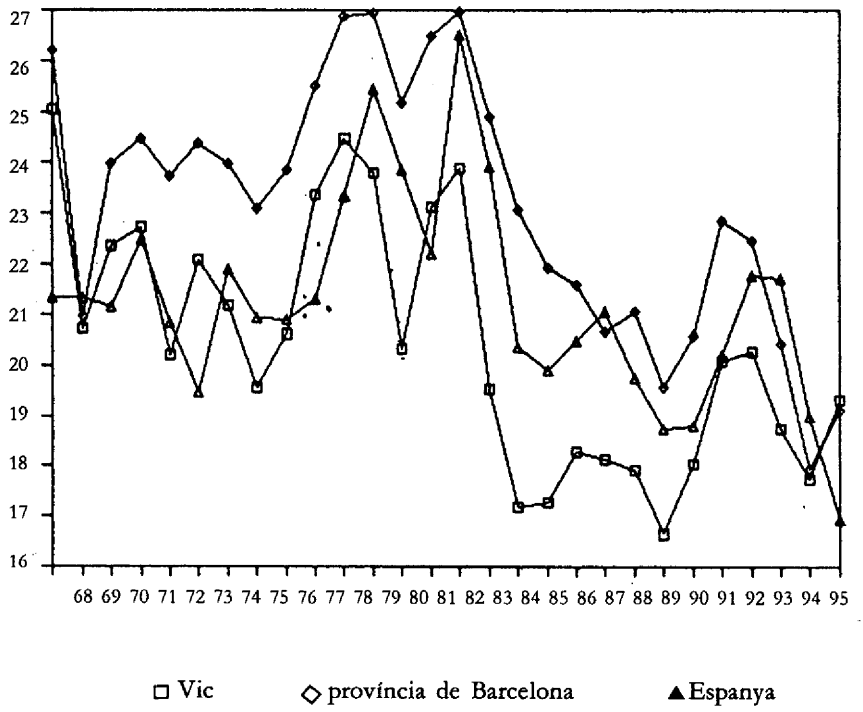
28. Crisi de subsistències àmpliament estudiades per Nicolás Sánchez Albornoz a *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX*, vol. 1: *Trigo y cebada. Materiales para la historia económica de España* (Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1975); ID., *España hace un siglo. Una economía dual* (Madrid, Alianza Ed., 1977).

29. GEHR, *Los precios del trigo y de la cebada. 1874-1906*, dins GARRABOU-SANZ, *op. cit.*, ps. 322-326; del mateix grup investigador, *Los precios del trigo y la cebada en España. 1891-1907*, «Estudios de Historia Económica», núm 1 (Madrid, Banco de España, 1980), ps. 33-36.

30. J. SALARICH, *El censo de Vic*, *op. cit.*, p. 97.

l'increment de la producció bladera arreu de l'estat i la relativa facilitat amb què arribaven per mar al port de Barcelona i d'aquí, amb mitjans de transport convencionals, fins a Vic.

GRÀFIC 6. *Preus del blat. 1868-1895*



Font: Per als preus de Vic: Subsistències (1868-1894), 2 vols. (Arxiu Municipal de Vic).
Per als preus de la província de Barcelona entre el 1868 i el 1889, SÁNCHEZ-ALBORNOZ, *op. cit.*, p. 162. Per a la mateixa província i per al període 1890-1905, GEHR, *op. cit.*, p. 185.
Per als preus d'Espanya, Grupo de Estudios de Historia Rural (GEHR), dins GARRABOU, *op. cit.*, p. 348.
Nota: Els preus del blat són distribuïts per anys agrícoles, de manera que, quan assenyalem, per exemple, l'any 1875, expressem el període que abraça el segon semestre de l'any 1875 i el primer de 1876.

Així mateix, malgrat la contribució del nou mitjà de transport en la configuració del mercat estatal, a finals del segle XIX les oscil·lacions anuals dels preus

agrícoles continuen essent notables.[31] Amb la precaució que obliga utilitzar una sèrie tal vegada més curta d'allò que caldria, el coeficient de variació del preu del blat serà superior durant el decenni 1875-88 que no pas en el darrer quinquenni pre-ferroviari:

QUADRE 2. *Preus del blat*

quinquenni	*coeficient de variació*
1868-74	1,48
1875-81	1,74
1882-88	2,16
1889-95	1,21

Font: Subsistències (1868-1895) (AMV).

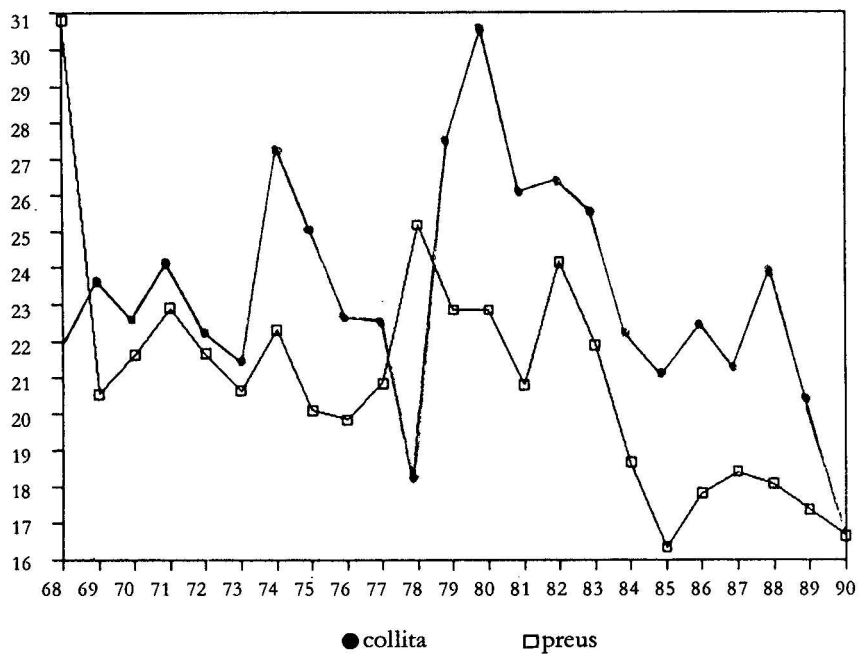
El ferrocarril va atenuar les oscil·lacions dels preus provocades per l'èxit o pel fracàs de les collites (gràfic 7). Fins al 1875 una mala collita local provocava automàticament una elevació dels preus (1871); i a l'inrevés, a la bona collita de l'any 1869 li correspon un preu que se situa per sota dels 21 rs./hl. A partir de l'arribada del ferrocarril i la consegüent importació de blats aragonesos, castellans, andalusos i extremenys, la reacció, si no tendeix a desaparèixer, sí que tendeix a ponderar-se. Tret de l'any 1878, en què les nefastes collites semblen estar directament relacionades amb l'augment del preu del blat, la resta del període es caracteritza per una evolució correlativa entre collita-preus. Entre el 1880 i el 1890 –tret de l'any 1887– producció i preus aniran de bracet.

El prejudici que, segons Salarich, comportava la disminució dels preus del blat quedaria compensat amb escreix amb la rebaixa dels altres productes importats no produïts a la comarca i amb l'augment del preu de les exportacions de patates (2 rs. els 100 kg) i fusta. La manca d'informació sobre els dos darrers productes ens impedeix confirmar l'afirmació de l'autor (les sèries de preus de què disposem sobre les patates s'inicien el 1888), però pel que fa a la disminució paral·lela dels preus dels productes de primera necessitat consumits però no produïts a la comarca som en condicions de negar-ne la validesa. Tal com s'observa al quadre 3, els preus dels aliments importats (vi, oli, arròs) tenen una marcada tendència alcista, i si bé durant la dècada del 1890 tenen una certa

31. Respecte a les importacions dels productes agrícoles, la major amplitud de les oscil·lacions es produeix sobre aquells dels quals la comarca és productora. És aquí on es manifesta una major inestabilitat dels preus de mercat: la variació dels preus estacionals del blat de l'any 1891 és de 4 pts./kg (20 %), i la del moresc 3,89 pts./kg (23,3 %); per contra, el preu de l'arròs, l'oli i el vi es manté pràcticament inalterat. Així mateix, trobem fortes oscil·lacions anuals. Suposant un índex 100 per al 1891, el preu de les patates entre el 1891 i el 1895 varia de 97 a 145, i el de les trameses arribades a l'estació de Vic, de 100 a 478. No apareix cap tendència definida a l'alça o a la baixa.

davallada, els índexs del blat, de l'ordi i del blat de moro per al mateix període manifesten una baixa encara més acusada. Cal destacar el comportament oposat entre els preus d'alguns dels productes de primera necessitat (pa, ous) i els cereals (blat, ordi, moresc). Mentre que els primers pugen al llarg del darrer quart de segle (respecte al quinquenni 1870-74), els segons tendeixen a la baixa.

GRÀFIC 7. *Relació preu-collita 1868-1890*



Font: Preus: Subsistències (1868-1894), 2 vols. (AMV).
Per a la producció de blat de la Plana de Vic creiem representativa l'evolució de les collites de grans dels masos Serrabou, Can Janot, Can Cametes, Mas Nou de Tavèrnoles; Gadayol, Barrina i Grabat de Folgueroles; el Molist, Can Marengue, Can Llebre, Molí de Mesamunt, Can Merla, Cal Rector i Foguera de Taradell (arxiu particular de la família Serrabou).

És innegable que el nou mitjà de transport va potenciar l'augment dels mercats pels productes agrícoles (vegeu els quadres 4 i 5), especialment dels forestals i pecuaris, i industrials que feien inviable la seva comercialització a causa del seu escàs valor i el seu elevat pes i volum: «*El tráfico de la ciudad de Vic ha aumentado de un modo inesperado con el ferro-carril; plataformas y cubiertas están atestados de géneros coloniales y estrangeros que han venido, y de artefactos y productos del país que guardan la*

QUADRE 3. *Evolució dels preus per quinquennis*

producte	*70-74*	*INX*	*75-79*	*INX*	*80-84*	*INX*	*85-89*	*INX*	*90-94*	*INX*
vi	0,21	71	0,25	86	0,32	108	0,38	129	0,31	105
oli	0,96	88	1,15	105	1,13	103	1,05	95	1,20	109
arròs	0,58	92	0,70	111	0,60	95	0,62	99	0,65	103
ous	0,86	81	1,11	105	1,11	104	1,09	103	1,14	107
faves	17,33	104	17,98	108	17,06	103	14,64	88	15,89	96
pa	0,36	90	0,41	103	0,45	112	0,40	99	0,38	95
blat	21,72	107	22,17	109	20,82	103	17,65	87	18,98	94
ordi	12,61	108	12,89	110	11,83	101	9,89	85	11,20	96
moresc	17,10	112	16,82	110	13,32	88	13,48	89	15,29	100
carbó	0,09	95	0,11	120	0,11	112	0,10	101	0,16	162

Font: Subsistències (AMV).
Nota: base 100 = mitjana de cada quinquenni.
Unitats: vi i oli pts./l; arròs, pa i carbó pts./kg; blat, ordi, blat de moro i faves pts./hl; ous, pts./dotzena.

hora de salir. Entre los últimos se ven montañas de traviesas de roble y hasta la leña de dicho árbol que no pudo convertirse en madera, siendo esto un ejemplo vivo, palpitante de lo que podemos prometernos en lo porvenir. La leña de nuestros montes nunca había atravesado el Congost, los transportes la hacían demasiado cara para presentarse en el gran mercado con esperanzas de despacho.» [32]

Les exportacions de productes agrícoles, pecuaris i forestals, de materials per a la construcció i de productes elaborats que s'expedeixen per ferrocarril assoleixen elevats nivells l'any 1912 (vegeu el quadre 5) i aconseguiran les màximes cotes durant la favorable conjuntura de la Guerra Gran. A partir d'aquí el desenvolupament del transport amb camions substituirà progressivament el

QUADRE 4. *Tràfic de mercaderies a l'estació de Vic (juliol-desembre de 1875)*

importacions	*kg*	*exportacions*	*kg*
blat, sègol i moresc	539.752	patates	1.767.789
farina	1.100.827	llenya	3.000
vins, licors i cervesa	607.304	travesses	746.340
olis i petrolis	333.392	arròs	27.266
sal	362.735	fusta	93.802
		embotits	23.695

Font: SALARICH, *El cultivo alterno*, p. 70.

32. SALARICH, *op. cit.*, p. 71.

ferrocarril, sobretot per als productes elaborats.[33] Gràcies als canvis produïts en l'agricultura osonenca al llarg del segle XX les explotacions agrícoles estaran en condicions de competir amb els cereals de la resta de la Península Ibèrica. Les trameses de blat i farina aniran en augment al llarg del primer quart del segle. Per contra, la poca rendibilitat de la producció forestal i la disminució de la demanda de travesses de fusta per a les companyies ferroviàries en retrauen les exportacions.

QUADRE 5. *Productes exportats de la Plana de Vic (en tones)*

	1912	*1925*
cereals	1.350,3	3.853
farina	2.130	3.701,7
patates	21.649,5	21.189,5
carbó vegetal	3.874,8	2.873,3
fustes	17.412,6	14.293,6
calç i guix	–	2.860,6
materials de construcció	1.101,5	5.154,3
productes metal·lúrgics	1.137,8	1.836,3
teixits i matèries tèxtils	16.749	13.129
mobles i art. manufacturats	1.940,6	788,4

Font: REPARAZ, *op. cit.*, p. 289.

Davant el repte de la revolució dels transports, calia que l'agricultura catalana abandonés el cultiu de cereals i s'encarés cap a l'especialització agrícola. Recordem que Joaquim Salarich [34] exposa la necessitat de transformar l'agricultura. A Osona, aquesta passava necessàriament per l'especialització ramadera, els conreus de farratge i de plantes industrials. I a fe que va ser així: s'incentivà la cria del garanyó català, la producció porcina i lletera; s'introduïren el conreu de la remolatxa sucrera i fins i tot en temps de la Segona República es dugueren experiències per conrear tabac.[35] Amb tot, l'agricultura osonenca es transformà, però a un ritme lent. Els primers anys del segle el conreu del blat continua essent preeminent.[36] Durant el període 1891-1901 s'exporten bàsicament patates, aviram i fusta (quadre 4). No fou fins a les primeres dècades del nou segle que la pagesia de la comarca s'integrà decididament al mercat estatal. Així ho indica el ritme de les importacions de productes per a l'explotació agropecuària respecte al conjunt de les mercaderies que hi arribaven. Vegem-ne algun exemple:

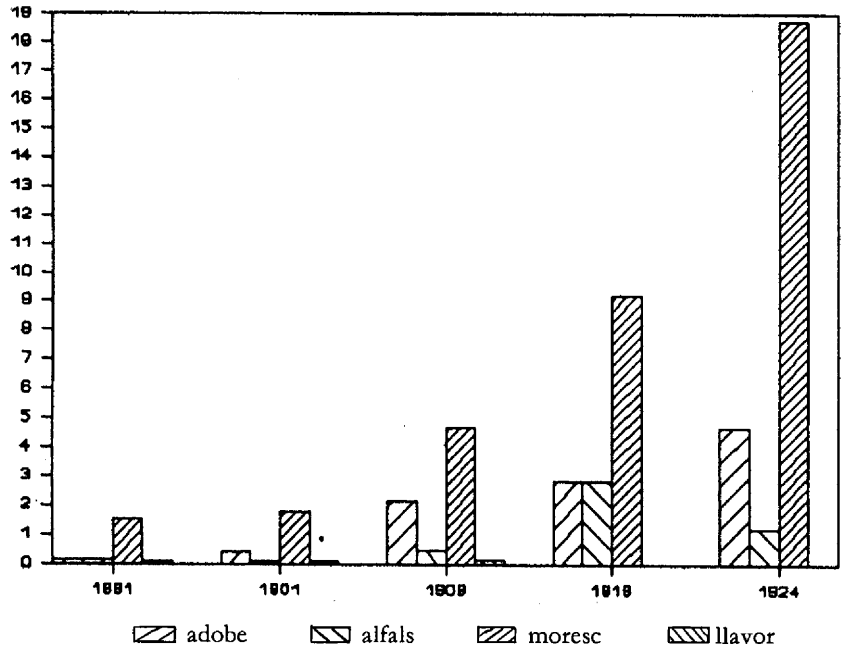
33. Segons Reparaz (*op. cit.*, p. 197), s'exporten diàriament amb camió cap a Barcelona 6.000 l de llet.

34. Joaquim SALARICH, *El cultivo alterno* (Vic, Imp. Ramon Anglada, 1877).

35. Josep CALLÍS I MARQUET, *Cultiu del tabac en la comarca de Vic* (Vic, Tipografia Balmesiana, 1938).

36. «Memòries de l'XI Congrés de la Federació Agrícola Catalana-Balear celebrat a Vic el 1908» (Vic, Imp. Portavella, 1909), p. 28.

GRÀFIC 8. *Importació de productes agropecuaris respecte al total de mercaderies arribades a l'estació de Vic entre el 1891 i el 1924*
% productes agraris



Font: Caminos de Hierro del Norte de España, Registre de mercaderies arribades a l'estació de Vic (AMV).

S'observa un progressiu increment de farratge i aliment per al bestiar (blat de moro, alfals), de llavors (solament tenim informació dels anys 1891, 1901 i 1909) i d'adobs que ens indiquen la progressiva especialització ramadera de la comarca i la preocupació de la pagesia per aconseguir elevar la producció i la productivitat del camp. Segons Reparaz,[37] el 1925 foren importades –per ferrocarril– a les estacions de la Plana 4.338 tones de fertilitzants químics, 2.124 de les quals corresponen a l'estació de Vic.

La competència dels cereals panificables procedents de l'interior de la península provocada per la línia fèrria havia d'obligar la pagesia osonenca a fer un canvi de conreus. Aquest havia de consistir en una disminució progressiva de l'àrea de conreu de blat al llarg del primer terç del segle XX en benefici dels farratges, els llegums i d'altres cereals base per a l'alimentació ramadera. Com es mostra al quadre 6, a la dècada del 1910 les explotacions agropecuàries eren en condicions d'exportar caps de bestiar. Aquestes anaren en augment, sobretot pel que fa al bestiar vaccí i porquí.

37. REPARAZ, *op. cit.*, p. 180.

QUADRE 6. *Bestiar expedit (caps)*

bestiar	*total línia* *1912*	1925	*Vic* *1925*
cavalls i mules	1.309	1.993	1.154
bous i vaques	1.889	7.278	1.486
vedelles i porcs	14.049	32.687	21.366
bens i cabres	21.098	38.886	7.280
total	38.345	80.884	31.286

Font: REPARAZ, *op. cit.*, p. 336.

Procedència de les mercaderies arribades a Vic

L'extensió de la xarxa ferroviària el darrer terç del segle XIX a l'estat espanyol va consolidar aquelles ciutats que tenien vocació de centre comercial sobre el seu entorn i que foren agraciades pel pas del ferrocarril, però les viles i els pobles que van quedar-ne al marge perdrien la capitalitat i cedirien el seu lloc a altres. Centelles, Manlleu, Torelló, i especialment Vic, es refermen com a centres mercatils on es desembarquen les mercaderies que posteriorment són distribuïdes arreu i des d'on es comercialitza la producció local i de l'entorn. Per contra, Taradell perd les fires de santa Llúcia i de sant Vicenç perquè «los mercaders comerciaran més amb la ciutat de Vic per ser més fàcil [...] per causa del ferrocarril».[38]

El ferrocarril va estimular la creació i/o millora de camins veïnals i particulars que unissin els centres anteriorment esmentats amb els pobles i les masies.[39] El 1861, davant la concessió imminent de la línia del ferrocarril, Joaquim Salarich s'adona de la necessitat d'enllaçar-lo amb la resta de la comarca, i des de la seva columna a la «Revista de l'Institut Agrícola Català de St. Isidre» demana que «*nuestra Diputación* [...] *dé impulso a nuestras carreteras provinciales i vecinales, y que al mismo tiempo inculque a los grandes propietarios la necesidad de que construyan caminos carreteros subalternos y particulares para poder beneficiar mejor sus heredades y sacar de ellas unos productos mucho más cuantiosos*».[40]

38. Mn. M. SAURINA, *Història de Taradell* (1902), manuscrit, p. 122. Gonçal de Reparaz, el 1928, diu que molts mercats i fires dels pobles de la comarca han vist minvar la seva importància a favor dels de Vic (REPARAZ, *op. cit.*, p. 265).

39. El 1882 es construeix el pont i la carretera que dóna entrada a Taradell per la part de Vic, i el 1896 s'enllesteix la carretera que uniria l'esmentada vila amb l'estació de Balenyà (6 km) (SAURINA, *op. cit.*, ps. 121-122).

40. Carta de Joaquim Salarich, corresponsal de la «Revista de l'Institut Agrícola Català de St. Isidre» (1861), p. 111.

Els pobles de la comarca que disposaven d'estació de ferrocarril van poder proveir els seus mercats directament, sense haver de dependre de mercats de redistribució de Vic o Manlleu, i així reduir els costos terminals pel transbordament de la càrrega sobre el transport de les mercaderies. Alhora, el ferrocarril va permetre exportar els excedents de blat, ordi, civada, patates, fusta, animals de càrrega, etc.; va estimular la introducció de conreus com la remolatxa, ja que sense un mitjà de transport barat hauria estat impossible de rendibilitzar-ne la producció.

La majoria de les mercaderies que arribaven a l'estació de Vic procedien de Barcelona, nus de comunicacions terrestres i marítimes, per la qual cosa en desconeixem l'origen primer (vegeu el quadre 7). La presència de Barcelona distorsiona l'abast de la informació recollida i n'impedeix fer una anàlisi correcta, tant dels diversos centres proveïdors del mercat de Vic com de la seva distància. Amb tot, la importància d'aquesta ciutat com a centre reemissor de mercaderies disminuí al llarg del temps, ja que progressivament s'imposa la tramesa directa del lloc d'origen a l'estació de Vic. Es passà del 79 % per a l'any 1900 al 33 % del 1924 (el 71 % d'aquestes procedia del port). Malgrat l'inconvenient esmentat anteriorment apreciem una progressiva participació dels pobles i de les ciutats de les comarques no barcelonines en detriment de la capital. Així mateix, cal esmentar la importància que prenen Andalusia, Aragó, Castella i Extremadura com a regions proveïdores de cereals.

La llista de les mercaderies i el lloc de procedència seria llarga.[41] Cal significar, però, que, a grans trets, de França (via Portbou) arribava carbó de coc i adobs; de Castella, Andalusia i Extremadura, n'arrivaben cereals; de València, productes agrícoles especialitzats (taronges i arròs); de les comarques de Tarrago-

41. Principals poblacions emissores de productes a l'estació de Vic per ordre alfabètic. Entre parèntesis s'anoten les principals mercaderies emeses: Aguilar (cereals: d'ara i endavant, *c*), Alagón (*c*), Albacete (*c*), Alcoi (fòsfors), Almagro (*c*), Amposta (*c*), Arenys (licors), Arévalo (*c*), Arroyo (*c*), Àvila (*c*), Badajoz (*c*), Badalona (adobs, licors, carbó), Balenyà (remolatxa, *c*), Bélmez (*c*), Bell-lloc (alfals), Bellpuig (vi), Balenyà (*c*), Binèfar (alfals), Blanes (diversos), Bogatell (carbó de coc, alfals), Breda (terrissa), Borriana (taronges), Cáceres (*c*), Calaf (alfals, *c*), Caldes (vi, remolatxa), Campanario (*c*), Cantalapiedra (*c*), Cardedeu (teixits), Cariñena (vi), Castelló (espardenyes), Celdrà (vi, anís), Centelles (*c*, pedres, teixits), Clot (diversos), Don Benito (*c*), Écija (*c*), Figueres (vi, maquinària, terrissa, teixits, diversos), Flaçà (terrissa, remolatxa), Fuenteovejuna (*c*), Gállego (alfals), Gelida (vi), Girona (diversos), Granollers (diversos), Granja (*c*), l'Hospitalet (diversos), Hostalric (mongetes), Igualada (soles), Jerez (vi), Lezo (licor), les Franqueses (sabó, taronges, aiguardent, diversos), la Garriga (*c*, vi, totxos, fruita), La Rueda (zumaque, vi), Lleida (pells, alfals), Madrid (*c*), Malagón (*c*), Malgrat (cotó, vi, arròs, fruita), Manlleu (fil, fusta), Manresa (vi, farina), Manzanares (*c*), Martorell (vi), Mataró (vi, fruita), Medina (*c*), Mollerussa (alfals), Mollet (fruita, *c*, diversos), Montcada (sabó, farina, faves, vi), Montgat (adobs), Montmany (remolatxa), Olesa (aigua, eines), Orpesa (blat), Palautordera (*c*), Paredes (blat), Parets (remolatxa), Peñafiel (*c*), Pineda (pells, hortalisses), Poblenou (carbó), port de Barcelona (*c*, carbó), Portbou (diversos, carbó, màquines, adobs), Premià (carbó), Puerto de Santa María (vi), Reus (diversos, pells, oli, fruita, vi), Ripoll (ciment, *c*, bocois de vi buits, fusta), Sabadell (diversos, farina, remolatxa, teixits), Salamanca (*c*), Segòvia (blat), Sigüenza (*c*), Sils (avellanes, *c*, fruita, arròs), Sant Andreu (diversos, farina, pells), Sant Celoni (blat), San Esteban (*c*), Sant Feliu (prod. metàl·lics, pólvora, dinamita, ciment), Sant Joan de les Abadesses (diversos, *c*, bocois de vi buits, ciment), Sant Martí (zumaque), Sant Quirze de Besora (*c*, patates, fusta, remolatxa, mongetes), Tamarit (alfals), Tarragona (arròs, *c*), Tàrrega (vi, *c*, alfals), Terrassa (teixits, farina), Toralles (carbó, ciment), Torelló (carbó, cotó, fusta), Tortosa (arròs, *c*), Utrera (*c*), València (diversos, pells, terrissa, mobles), Valladolid (*c*), Valls (*c*, esperdenyes), Vara del Rey (*c*), Vilafranca del Penedès (diversos, vi, teixits), Vila-real (blat, taronges, aiguardent), Zamora (*c*), Saragossa (roba, *c*, pells).

QUADRE 7. *Proporció de les importacions a l'estació de Vic. Procedència per regions/províncies entre el 1891 i el 1924*

Espanya	*1891* %	*1900* %	*1909* %	*1919* %	*1924* %
Andalusia	0,12	0,50	0,00	1,76	2,52
Aragó	0,62	0,69	1,02	5,58	4,82
Astúries-Cantàbria	0,03	0,00	0,00	0,35	0,00
Castella la Nova	0,03	0,10	0,14	1,76	5,79
Castella la Vella	0,12	0,14	0,73	2,11	8,81
Catalunya	97,81	97,59	96,18	82,76	69,10
Extremadura	0,09	0,00	0,07	2,12	3,82
Galícia	0,03	0,00	0,00	0,00	0,11
Madrid	0,00	0,05	0,15	0,35	0,55
Múrcia	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00
Navarra	0,00	0,00	0,70	0,35	0,00
País Basc	0,25	0,51	0,28	1,42	0,11
País Valencià	0,90	0,37	0,07	1,41	1,75
Rioja	0,00	0,05	0,15	0,00	0,55
total	100	100	100	100	100
Catalunya	*1891*	*1900*	*1909*	*1919*	*1924*
Barcelona	76,06	89,77	75,68	61,97	49,67
Girona	19,19	5,04	17,40	13,35	13,83
Lleida	0,84	0,74	2,51	5,24	4,26
Tarragona	1,00	2,04	0,95	2,20	1,34
total	97,81	97,59	96,18	82,76	69,10

Font: Caminos de Hierro del Norte de España, Registre de mercaderies arribades a l'estació de Vic (AMV).

na, fruites seques; de la província de Lleida, alfals; del Ripollès, carbó, ciment, patates, fusta i bèsties de càrrega que posteriorment eren reexportades a canvi de vins i alcohols que s'estancaven a l'estació de Vic; de Castelló, esperdenyes; de Jerez, vins generosos; d'Arenys, licors; de Badalona, adobs i productes químics procedents de la fàbrica Cros; del port de Barcelona, cereals i farina; de Centelles, pedra; de Mollet, pólvora; de Granollers, sabó; de la Garriga, totxos; de Vilafranca, Sant Sadurní, Gelida i Manresa, vi; i, de Barcelona, tot.

Conclusió

La línia del ferrocarril Barcelona - Sant Joan tingué una utilitat distinta de la causa que va donar origen a la seva creació: el carbó. S'hi transportaven productes manufacturats, primeres matèries per a les explotacions agrícoles i indústries que hi ha al llarg del seu recorregut, però sobretot per les seves vies circulaven aliments. Els productes agrícoles esdevenen el principal client del ferrocarril. Aquest va estimular

l'especialització de l'agricultura osonenca davant el repte de la integració del mercat estatal. Encara que de manera lenta, la pagesia osonenca va concentrar els seus esforços en la producció de patates, remolatxa, va anar introduint el conreu de farratge (en què predominava la trepadella), però sobretot en la cria de porcs d'engreix i la producció lletera (vegeu els quadres 8 i 6). El 1927 l'especialització porcina i la producció de productes derivats era plenament consolidada. Per aquestes dates hi havia a Vic 18 fàbriques d'embotits, que en un any produïen aproximadament 1 milió de kg de llonganisses.[42]

QUADRE 8. *Bestiar censat al municipi de Vic*

	1863	*1929*
tir i càrrega		
ases	57	69
bous	144	42
cavalls	–	324
mules	74	56
carn i derivats		
aviram	1.500	14.989
cabres	7	6
porcs	1.000	5.024
vaques	–	342
vedells	–	191
xais	96	771

Font: Amillarament del 1863 i Resum de les declaracions prestades pels pagesos al Servicio Agronómico Nacional.

Amb l'arribada del ferrocarril a les terres de la comarca d'Osona les oscil·lacions de les collites locals van deixar de repercutir en el moviment dels preus del blat, tret –tal vegada– dels períodes més crítics. Els preus dels cereals segueixen, però, la tendència cíclica que caracteritza l'etapa anterior, però ara aquesta està en consonància amb l'evolució dels preus de la resta de Catalunya i de l'estat. Decididament, el ferrocarril fou un valuós instrument d'integració del mercat.

A través de les pàgines que precedeixen hem intentat de demostrar la importància del ferrocarril en el desenvolupament econòmic d'una comarca de l'interior de Catalunya caracteritzada per un important component agrícola i la seva aportació a la integració del mercat espanyol. Això no significa pas que el ferrocarril en fos l'únic agent causal. Els canvis de l'economia d'Osona remunten al segle anterior. El salt qualitatiu basat en l'especialització agropecuària no es realitza fins pels volts de la Guerra Gran, 40 anys després de l'arribada del primer tren a l'estació de Vic.

El 1931, quan «la Laura es gira cap aquell punt incert on el seu pensament situa Barcelona i la claror dels seus ulls es torna greu per un comerç d'enyorament», deixa enrere el seu passat per l'amor d'un hereu. Entremig de les

42. REPARAZ, *op. cit.*, p. 233.

primeres boires, perfila un nou paisatge que li es desconegut. «Fixa l'esguard vers la direcció que duu el tren cap aquell altre punt incert on abans d'una hora veurà com si Comarquinal sortís de sota terra, amb els campanars de la Seu, del Seminari, dels asils i de les cases de penitència, enmig dels camps de patates i moresc, gairebé tot el paisatge del Pla, que ara comença, alterat només per la grisor d'alguns pujols de llicorella, que aguanten ermites acompanyades d'un xiprer esberlat pel llamp.» Poc s'ho pensaven les Laures que cinquanta-sis anys enrere havien inaugurat el camí de ferro de veure la Ciutat dels Sants envoltada d'altres «verds» i impregnada d'un cert tuf de bestiar. Altrament, els seus «hereus» tampoc no sabien que en Tomàs menaria cotxe i que al cap de poc llauraria amb tractor.