



Francesc Cabana creu que sense el tren Mataró no seria el que és

L'advocat especialista en economia, Francesc Cabana, ha destacat que la implantació del tren Mataró-Barcelona el 1848, el primer de la península ibèrica, és un factor clau per entendre el desenvolupament industrial de la capital del Maresme. El primer ferrocarril va permetre que les comunicacions fossin més efectives i, segons ha subratllat, va ajudar a la indústria (sobretot tèxtil) a concentrar-se territorialment i aprofitar de forma mútua els avantatges d'aquell nou enginy. Tot plegat, segons Cabana, va crear un efecte sense precedents: "Mataró constitueix un cas peculiar a la Catalunya del segle XIX perquè el seu creixement es troba estretament lligat al desenvolupament d'un mitjà de transport concret".

Cabana ha parlat de la importància de l'arribada del primer ferrocarril en la conferència "Mataró i la vida econòmica del segle XIX", que ha tingut lloc aquest divendres dia 26 a l'espai Can Palauet de Mataró en motiu dels actes de celebració del 159è aniversari de la implantació del primer ferrocarril. El prestigiós economista català ha recordat el "trasbals" que va suposar l'arribada del tren, el qual va ser "sens dubte el gran catalitzador dels èxits econòmics del segle". "Va ser un punt d'inflexió i va acostumar a la ciutat de Mataró a canviar constantment, a adaptar-se als nous temps", ha assegurat.

A parer de Francesc Cabana, si s'analitza l'època en què l'arribada del ferrocarril es va començar a plantejar, es poden identificar tres elements que facilitaven la modernitat.

El primer d'ells és la indústria. Com ha recordat Cabana, Mataró va apostar pel tèxtil i va intentar buscar l'especialització en un mercat molt competitiu. No obstant aquest fet, se'n va sortir: "Els empresaris mataronins van fer una cosa que avui és molt moderna: concentrar-se territorialment i aprofitar les sinèrgies que les diferents indústries generen".



El segon element necessari per avançar cap a la modernitat són les finances. Mataró era, segons Cabana, una ciutat "amb caixa". Per tant, hi havia més facilitats per emprendre projectes d'envergadura. "Molts empresaris tenien visió internacional, inquietud, viatjaven i coneixien món, fet que donava un valor afegit al món de les finances", ha assegurat. Es va crear, doncs, una especial sensibilitat amb la idea que el poder financer permetia el progrés.

Per últim, Cabana identifica les comunicacions com un altre factor cabdal. "Per si soles comporten un canvi de mentalitat i d'acció brutal, sense precedents a la història". Tot plegat doncs va fer que Mataró es convertís el 1863, amb tant sols disset mil habitants, en la segona ciutat de Catalunya.

Amb tot, l'advocat especialista en economia ha recordat que la seva construcció no va ser empresa fàcil. El ferrocarril, que va costar un milió de duros (moneda de l'època en què 1 duro equivalia a vint rals), es va decidir que passés per la costa per evitar d'expropiar terrenys, ja que aleshores aquella zona era pública. Malgrat que algunes poblacions com Badalona s'hi van oposar fermament, finalment el tren es va fer realitat. "Econòmicament els impulsors no en van sortir molt ben parats però van poder fer realitat un somni", constata Cabana.

Francesc Cabana és Llicenciat en Dret i especialista en temes econòmics. Ha dedicat bona part de la seva vida a investigar sobre el món i els protagonistes de l'economia catalana. Així mateix, també ha estat treballant a la Borsa de Barcelona, Banca Catalana, al Banc Mundial per a països del Tercer Món i a la Universitat Internacional de Catalunya. Va rebre la Creu de Sant Jordi el 1998, a més de nombrosos premis nacionals i internacionals.

A la conferència d'aquest divendres, Francesc Cabana va estar acompanyat pel president del Cercle Històric Miquel Biada, Toni Biada, i pel primer Tinent d'alcalde, Ramon Bassas. L'acte estava organitzat pel Cercle Històric Miquel Biada, els Amics de la Ciutat de Mataró i l'ajuntament de Mataró.