

Pròleg a

***La companyia dels
ferrocarrils de
Mallorca***

Territoris (2000), 3:
339-343

Pròleg

a

La Companyia dels ferrocarrils de Mallorca

PERE JOAN BRUNET ESTARELLAS (1994): *La Companyia dels ferrocarrils de Mallorca*. Palma, Institut d'Estudis Balearics, 252 pàg. Veg. pàg. 7-10. És el text revisat i ampliat de la tesi doctoral de l'autor, que sota el títol *Los ferrocarriles de la Isla de Mallorca*, i dirigida per B. Barceló Pons, va ser presentada a la Universitat de les Illes Balears el 8 de juliol de 1982. El tribunal que la va jutjar estava format per Antoni Arribas Palau com a president; Joan Vilà Valentí, Antonio López Gómez i Vicenç M. Rosselló Verger com a vocals, i B. Barceló Pons com a secretari, que li atorgaren la qualificació d'«Excel·lent per majoria».

* * *

Si una vida professional és suficientment llarga —i la meua ja ultrapassa amb amplitud els quaranta anys—, hom pot assistir a nombrosos canvis en les preferències temàtiques dins una disciplina científica. De sobte, de vegades amb una certa lentitud, sembla com si certes qüestions deixessin d'interessar i, per contra, com si altres ocupessin l'atenció de l'investigador. L'interès dels geògrafs pel transport quedà reduït força temps a una anàlisi feta a partir de determinades característiques físiques, el relleu en especial, o a l'estudi d'uns concrets continguts dins el capítol de la Geografia econòmica o de la Geografia comercial. Altres vegades, era l'enfocament històric el que cridava l'atenció: veure com els eixos i les xarxes de camins es desfeien i refeien, amb nous sentits i noves característiques, al llarg dels anys, potser al llarg dels segles.

Si algun especialista insistia en el valor més general del transport, com a moviment i tràfic d'homes i productes, com a relació entre diversos centres i diferents àrees de població i econòmiques, recordava la visió més global d'alguns autors del primer quart del nostre segle, singularment dels alemanys, quan parlaven d'una «geografia de la circulació», d'una *Verkehrsgeographie*.

A la Universitat de Barcelona vaig observar que alguns estudiants s'interessaven de nou per aquests problemes de la circulació i els transports, al llarg del vuitè decenni. Podíem suposar que hi arribaven per diversos camins. Un, de més conceptual, devia ser el valor que als fluxos concedí l'anomenada Geografia teòrica o quantitativa; fluxos, per altra banda, que podien ser mesurats en llurs valors i en llurs règims. Una segona tendència apareixia dins el camp de l'anàlisi urbana o regional, en què interessaven especialment el teixit d'eixos i línies funcionals i la configuració d'àrees d'influència.

És llavors quan, suposo, varen començar a sorgir algunes inclinacions cap a aquests estudis. Però sempre es tractava de decisions molt concretes, no pas de corrents que interessaven un bon nombre d'estudiants, com els estudis de Geografia urbana, posem per cas. Ja a principis del novè decenni, em semblà oportú aconsellar que fos traduït el manual

que, sobre *Geografia del transport*, preparava el geògraf polonès Marek Potrykowsky, fet que arribà a ser una realitat l'any 1984, aviat farà deu anys.

Després i dins treballs geogràfics que volen ser aplicables a problemes més concrets, a l'anàlisi de trànsits i tràfics —vull dir de vehicles, homes i mercaderies—, s'hi ha sumat, de nou, la consideració de les infraestructures de transport, el vell problema geogràfic de l'estudi de les visibles línies de transport: «camins», en definitiva, camins de qualsevol mena o condició. Camins que ara, a finals del segle XX, són simplement encara camins terrosos o són «camins de ferro» o són «camins d'asfalt» o són «camins a l'aigua», marítims, oceànics, o són «camins dins l'aire», tot unint els localitzats i terrestres aeroports. Camins que, cada vegada més, tenen a llur disposició tota una corrua d'especialistes, aparells i elements auxiliars, per assegurar uns millors i més segurs serveis.

Els problemes al voltant d'aquestes qüestions, és clar, s'han anat multiplicant. Cada tipus d'infraestructura, cada tipus de transport presentava avantatges i inconvenients, necessitats i possibilitats, d'acord amb circumstàncies i objectius concrets. Cada infraestructura queda al servei de fluxos de trànsits i tràfics ben diferents, endegant o limitant, obrint a voltes nous horitzons.

El geògraf dedicat a aquests problemes, com tantes altres vegades, ha hagut de cercar el contacte, el consell i la informació d'especialistes i tècnics d'aquestes qüestions. Per això es recorre a determinats enginyers, és clar, però també a coneixedors d'altres temes connexos, com poden ser els economistes. Amb l'assoliment d'aquesta fase pragmàtica, resulta que el geògraf en el seu quefer quotidià ha anat ultrapassant subjectivament diverses etapes que la disciplina que cultiva havia ja configurat objectivament al llarg del segle XX: una etapa descriptiva —per part meva, sense sentit pejoratiu de cap mena: ja voldria jo que tots els estudiants fossin uns bons descriptors!; una etapa teòrica, en segon lloc; una etapa aplicada o pragmàtica, finalment.

Dic tot això perquè el lector compregui l'esforç individual que ha representat per al doctor Pere Joan Brunet, l'autor d'aquest llibre, la decisió que un dia prengué de dedicar-se amb preferència a la que hem anomenat «geografia del transport», amb tota la complexitat conceptual i metodològica que ara l'esmentada denominació representa. Un transport que, en el seu cas particular, és el ferrocarril, escollit amb un deler que deu tenir arrels individuals profundes. No és pas fàcil aclarir el perquè de certes preferències que hom escull entre l'ampli ventall de continguts que la nostra disciplina ofereix al geògraf. En tot cas, el nostre autor s'hi mou ara, dins aquesta especialitat, com el lector podrà fàcilment comprovar, amb tota competència i comoditat. D'aquesta manera, el professor Brunet s'ha convertit en un d'aquells pocs especialistes de Geografia del transport que, com abans deia, es varen formar en alguna de les nostres universitats a partir del vuitè decenni.

Jo el vaig conèixer llavors, quan els anys 1973-75 estudiava els cursos d'especialitat de la Llicenciatura de Geografia a la Universitat de Barcelona. Ara em demana que redacti aquest pròleg com a antic professor seu, ja fa una vintena d'anys. Jo ho faig amb molt de gust. No hi ha res més agradable, per a un professor, que l'amable record d'un antic estudiant. Encara més si hom veu que el petit esforç, que fou fet antany, ha donat després sens dubte uns bons resultats. Malauradament no sóc pas especialista en la matèria, però no he deixat d'estar atent —i procuro, malgrat tot, conservar-ho encara— als considerables avenços conceptuals i metodològics de la meva disciplina. Poca cosa, però, podré aportar-hi, llevat d'algun toc d'atenció al lector i el fet de subratllar algun aspecte que considero digne de ser destacat. Resta, és clar, el meu sentiment de reconeixement, de profund reconeixement, a l'amic Brunet i d'interès i admiració per la seva obra.

L'any 1976 ell presentà la seva tesi de Llicenciatura, quan encara el grup mallorquí

de geògrafs estava vinculat al Departament de Geografia de la Universitat de Barcelona. En el títol queda ben clar l'objectiu: *Bunyola. Cambio social y espacio en un municipio del área de influencia de Palma*. Quan li vaig preguntar per què havia escollit precisament Bunyola, em respongué somrient: —Potser perquè, entre altres coses, hi passa el tren.

A la seva tesi de doctorat, presentada a Palma, quan la Universitat de les Illes Balears s'havia configurat ja com un centre universitari independent, quedava ben palesa la seva línia de recerca preferent: *Los ferrocarriles de la isla de Mallorca*. Cal dir immediatament que ambdós treballs foren dirigits pel professor Bartomeu Barceló, que des del curs 1968-69 maldava per constituir i desenvolupar, amb un notable èxit en quantitat i en qualitat, el grup universitari de geògrafs de Palma.

El contingut del llibre que tinc l'honor de presentar arrenca de l'esmentada tesi doctoral, havent-hi afegit noves dades i noves reflexions al voltant de fets que han anat apareixent al llarg dels darrers deu anys. És sorprenent la riquesa de l'anàlisi de la Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca dins el marc i les limitacions que la línia fèrria presenta, com «un ferrocarril de planura», dedicat «al transport de productes agropecuaris i de viatgers», afectat per un «deteriorament econòmic des dels inicis del segle XX». Dins aquest marc, no gaire ampli certament, l'autor mostra les diverses etapes de desenvolupament, el sentit dels diferents projectes presentats i l'evolució del ventall de trànsits i tràfics: viatgers, mercaderies, ramats.

Sorpren de nou, en la continuació de l'anàlisi, la consideració de les connexions amb aspectes ben diversos: vinculats al mateix mitjà de comunicació (elements tècnics, personals) o als serveis que ofereix (concurrència en el sistema de transports de viatgers). Em sembla que l'aportació de dades, els punts de vista i les reflexions adquireixen un caràcter molt geogràfic —vull dir d'acord amb l'evolució en conjunt de la geografia durant els últims decennis— quan hom parla de les relacions del ferrocarril amb l'espai que comprèn i abasta (estudi espacial de la infraestructura ferroviària) o quan l'anàlisi, més o menys abstracta, queda vinculada a uns sectors territorials més concrets: el port, per una banda; la ciutat, per una altra.

Hi ha un gust especial, per part d'en Pere Joan Brunet, en la descripció i en el detall, que deu tenir un estret vincle amb aquesta inclinació afectiva i intel·lectual, al mateix temps, que cap a les qüestions estudiades presenta. Però sovint ultrapassa aquest pla descriptiu en una anàlisi més profunda, fins i tot abstracta, com abans apuntàvem. Amb aquest bagatge pot fer assenyades observacions a diversos plans i projectes realitzats en els tres últims decennis —vegeu el capítol 12— o aconseguir unes breus i substancials conclusions: en el passat, el ferrocarril analitzat «tingué l'indubtable mèrit d'afavorir i de potenciar els intercanvis a l'interior de l'illa»; de cara al present i a un futur immediat, l'autor creu que no podem pas pensar «que el temps del ferrocarril ja ha passat».

L'amic lector em perdonarà que li hagi avançat un xic el contingut del llibre. No tenia altre remei, per poder mostrar-li el viu interès que en mi ha desvetllat. Però és sols un tast. Estic segur que hi sabrà descobrir molts altres aspectes i molts altres valors. Si és així, el lector comprendrà fàcilment que aquells que antany fórem professors d'en Pere Joan Brunet ens sentim satisfets, fins i tot una mica cofois, davant una obra ben feta. Una obra que il·lumina nous aspectes, alguns de possiblement insospitats, de l'evolució del territori i de la societat contemporània de l'illa de Mallorca.

J. Vilà Valentí,

professor emèrit de la Universitat de Barcelona,
membre de l'Institut d'Estudis Catalans