

# 125 ANIVERSARIO DEL BARCELONA-MATARÓ

## UNA HISTORIA JOVEN HACIA EL FUTURO

La evolución fue muy lenta. El innato afán del hombre de caminar, de comunicarse y de intercambiar cosas con sus semejantes ha tenido en la historia universal un largo peregrinaje hasta que surgió un fenómeno nuevo, sorprendente y positivo: el ferrocarril-vapor. Es decir, la aplicación del invento de la máquina de vapor al trazado en tierra de los carriles de hierro.

Pero la tarea hasta llegar a este hito importante de la historia del transporte fue muy dura y, sobre todo, lentísima. Primero, las sendas y veredas; luego, los caminos de carruajes, las calzadas romanas, cuyos vestigios perduran; las carreteras con firmes lisos y, por último, la navegación espacial ultrarrápida a base de aeronaves. El medio marítimo prestó pronto su tradicional colaboración en el deseo de comunicarse. En la actualidad vivimos y asistimos a un doble evento: la conquista del espacio con la intercomunicación planeta-satélite y el renacimiento del ferrocarril.

Junto al renacer ferroviario que se experimenta en los tiempos modernos nos conviene, sin perder ni un momento de vista el futuro, lanzar de vez en cuando la mirada hacia atrás para repasar las páginas amarillentas de la historia secular del hecho ferroviario.

En este recuento del pasado nos encontramos precisamente ahora con una de las fechas más gratas de la historia del ferrocarril en España: la de sus ini-

cios en tierra española. Hace ciento veinticinco años entre las localidades catalanas de Barcelona y Mataró, sobre un trazado de 28,5 kilómetros, discurría, entre el estupor y el entusiasmo de los contemporáneos, el primer tren español.

Tres años más tarde, en 1851, era inaugurada la línea Madrid-Aranjuez.

El camino estaba hecho. Sólo era cuestión de andar. Pero no había ningún problema, porque el hombre tenía ya lo que estaba buscando: facilidad comunicativa. El paulatino auge del tren estuvo entonces y está ahora y estará siempre estrechamente ligado al desarrollo integral de la sociedad. Por este motivo, el crecimiento ferroviario, no ya el español sino mundial, no se hizo esperar.

Las páginas siguientes nos van a recordar aquella gloriosa efemérides del primer viaje ferroviario entre ambas localidades catalanas y que fue el primer eslabón importante en una historia progresiva que perfila ya el tren del futuro, es decir, un sistema ferroviario moderno, eficaz, a la medida de las necesidades sociales de nuestro tiempo. No hay, pues, melancolía en este recordatorio del Barcelona-Mataró. La historia de los caminos de hierro es muy joven si tenemos en cuenta su porvenir, la pujante e ilimitada vida que tiene por delante. En esa perspectiva, hacia ese horizonte mira afortunadamente la empresa RENFE, de la que cada uno de los ferrocarriles somos parte.

## AQUEL PRIMER FERROCARRIL ROMANTICO

### SU IMPULSOR, DON MIGUEL BIADA, NO PUDO VER ACABADA SU OBRA.

Mil ochocientos cuarenta y ocho fue un año importante en Europa. Las revoluciones políticas acabaron con el antiguo régimen en muchas naciones europeas, y la burguesía afirmó su poder. Se vivía en plena revolución industrial y las nuevas clases dominantes imponían sus ideas. El ferrocarril, que era el instrumento más importante para impulsar el desarrollo económico se extendía ya por Inglaterra, Bélgica, Francia, Alemania y otros países. Y aquel mismo año España se incorporaba al grupo de naciones dotadas con este medio de transporte. El 28 de octubre quedaba inaugurada la primera línea férrea peninsular, entre Barcelona y Mataró.

Como tantas obras en nuestro país, aquel primer ferrocarril nació por el impulso y la dedicación de un hombre —don Miguel Biada— que nacido en Mataró en 1789 había emigrado a Cuba, entonces tierra española, donde a fuerza de trabajo logró una fortuna suficiente. Allí tuvo oportunidad de asistir a la inauguración del ferrocarril de La Habana a Güines, construido para dar salida a la rica producción agrícola de la isla. Este acto llevó a su ánimo el deseo de construir un ferrocarril que uniera su pueblo natal con Barcelona y a ello dedicó su entusiasmo y energía en los años siguientes. Biada encontró un apoyo inestimable en otro catalán que residía en Londres —don José María Ro-

ca—, quien a su vez tenía relaciones de amistad con uno de los ingenieros más eminentes de su época, Joseph Locke, miembro de la Cámara de los Comunes y poseedor de una considerable fortuna. Locke había construido en Inglaterra varios caminos de hierro, y en Francia había tendido las líneas París-Ruan y Ruan-El Havre. A Locke le pareció excelente el proyecto de Biada, y en vista de su autorizado parecer, Roca tomó a su cargo la organización de la compañía para buscar el apoyo de capitales ingleses.

No era éste el único proyecto que entonces se gestionaba en España para construir líneas férreas. Como ya hemos tenido ocasión de tratar en VIA LIBRE, había diversas peticiones para construir líneas en Andalucía, Madrid, Tarragona y Vizcaya. Pero ninguna llegaría a fraguar de momento.

### CONSTITUCION DE LA COMPAÑIA

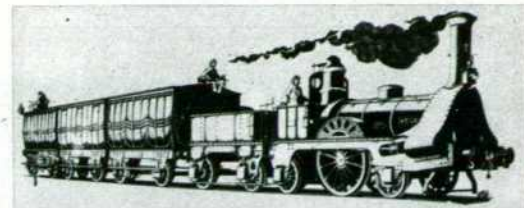
El 13 de agosto de 1843, don José María Roca conseguía la concesión a perpetuidad de la línea de 28,6 kilómetros de Barcelona a Mataró

y se formaba una compañía con un capital de un millón de duros. El acta de constitución de la sociedad se realizó el 27 de julio de 1845, y el libro de actas de la compañía estaba encabezado con el nombre, de acuerdo con el pomposo y retórico estilo de aquella época romántica, como «Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y viceversa, bajo la protección de S. M. la Reina Madre doña María Cristina de Borbón».

Un año antes —el 31 de diciembre—, el Gobierno había aprobado el informe de los ingenieros Subercase y Santa Cruz, que sirvió de base para la posterior legislación ferroviaria española. En dicho informe había un apartado —como hemos subrayado otras veces— que tendría enorme trascendencia en el futuro y condicionaría nuestra red ferroviaria. Nos referimos al ancho de vía que era fijado en seis pies castellanos (1,674 metros), que desde entonces quedó establecido como ancho normal español.

### REALIZACION DEL PROYECTO

La dirección técnica de las obras del ferrocarril de Barcelona a Mataró fue encomendada al ingeniero, también promotor de la empresa, Joseph Locke, quien envió a Barcelona para la realización de los primeros trabajos al ingeniero Weimann, su representante en el ferrocarril El



## ESTAMPA DEL TREN DEL CENTENARIO

Don Agustín Quintana Moras, contraamaestre en San Andrés —Barcelona, suscriptor de VIA LIBRE número 36.728—, ha tenido la amabilidad de enviarnos la presente fotografía en la que se recoge la salida del tren centenario el 28 de octubre de 1948. Los viajeros, vestidos con los trajes que se llevaban cien años antes, en 1848; los coches, a semejanza de los que se utilizaron en aquel evento; banderas, gallardetes y notas musicales en el aire jovial de la mañana otoñal, hace veinticinco años, en la que se conmemoraba la cifra redonda de un siglo desde aquella primera y jubilosa partida ferroviaria entre Barcelona y Mataró.

Havre-Ruan, a su sobrino William Locke y al también ingeniero Green, quien fue el único que concluida la obra no regresó a Inglaterra y fijó su residencia en Barcelona.

El presupuesto para la realización de la línea que fue aprobado por el Gobierno tenía las siguientes partidas:

Expropiación de terrenos y edificios: 90.000 duros.

Construcción del camino de hierro, carriles, cojinetes: 560.000 duros; estaciones, paraderos y casetas para los guardas: 50.000 duros; locomotoras, coches y vagones, puestos en Barcelona: 170.000 duros; techo, columnas, plataformas y demás material de hierro y coque: 35.000 duros; ingenieros, sueldos y comisiones: 45.000 duros. Total 950.000 duros.

Como nuevo Moisés, don Miguel Biada no vería acabada su obra. Pocos meses antes de la inauguración —el 2 de abril de 1848— moría en Mataró el propulsor de aquel ferrocarril, que sería el primero de los que pronto jalonarían la geografía peninsular.

### CARACTERÍSTICAS DE LA LÍNEA

En la excelente monografía de Antonio R. Dalmau titulada «Del carril de Mataró al directo de Madrid», de donde recogemos la mayoría de los datos del presente trabajo, se indican también las características de la línea que creemos interesante reproducir.

Estaciones: Barcelona (terminal), Badalona,

Mongat, Masnou, Ocata, Premiá de Mar, Vilasar de Mar y Mataró (terminal).

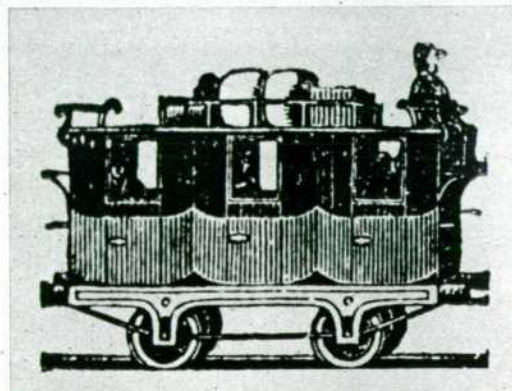
Coste de la línea: un millón de duros.

Longitud: 101.750 pies de Burgos (26 kilómetros, 600 metros).

Locomotoras: cuatro, fabricadas por la casa Jones y Potts, de Inglaterra. Su coste fue de 50.000 duros.

Línea: Amojonada, para conocimiento de las distancias.

Telégrafo eléctrico conectado en todas las estaciones. En siete minutos podía transmitirse una orden de Barcelona a Mataró.



Primer coche que circuló en España.

Puentes: 44. El más largo, el del Besós, construido en madera, con 86 ojos.

Túnel: El de Mongat, cuyas medidas eran 500 pies de largo, 27 de ancho y 24 de elevación. Esta obra exigió un trabajo penoso, dada la dureza de la roca y la falta de útiles adecuados para su perforación. El túnel fue revestido de mampostería en toda su longitud.

Vigilancia: Había un inspector de guardia que recorría la línea cada noche y lo mismo al amanecer, antes de la salida del primer tren. Había también rondas de vigilancia por la noche.

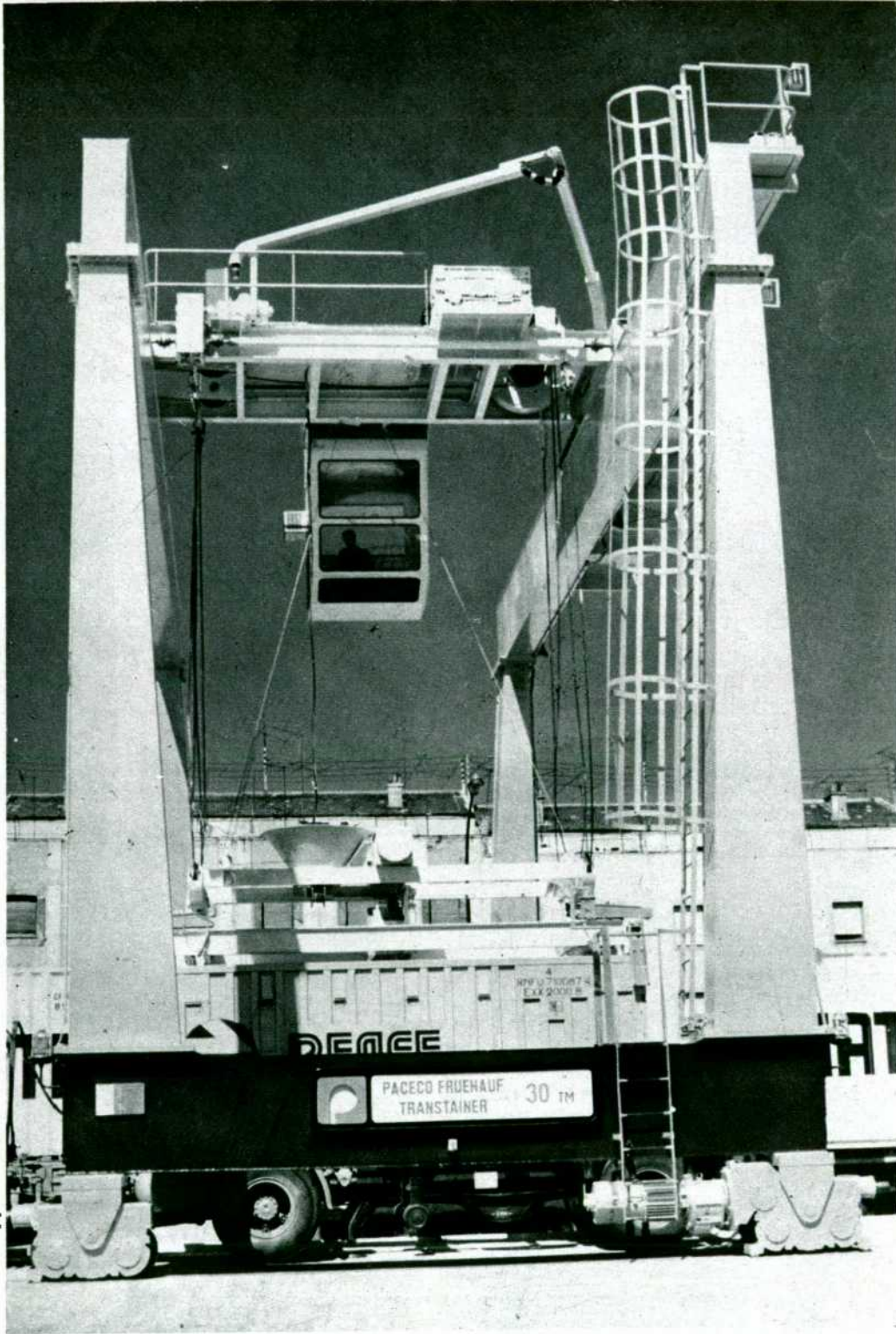
Coches: Había dos coches de lujo, treinta de primera clase, treinta de segunda, dieciocho de tercera, doce vagones de carga y dos vagones largos («trucks»).

### ESTACIONES

Las estaciones de Barcelona y Mataró eran las más importantes. La primera había sido construida en estilo de orden dórico. En la fachada se colocó una lápida que decía: «Primer ferrocarril inaugurado en España, el 28 de octubre de 1848», y «Camino de hierro de Barcelona a Mataró». La estructura era de hierro, con techo de cinc y cristal. Su longitud era de 420 pies por 90 de anchura.

La estación de Mataró era semejante a la de Barcelona, aunque sus dimensiones eran más reducidas. Su estilo era toscano, y anexa tenía unas cocheras y talleres con seis plataformas giratorias para los vagones y una para las locomotoras.

# **FRUEHAUF**

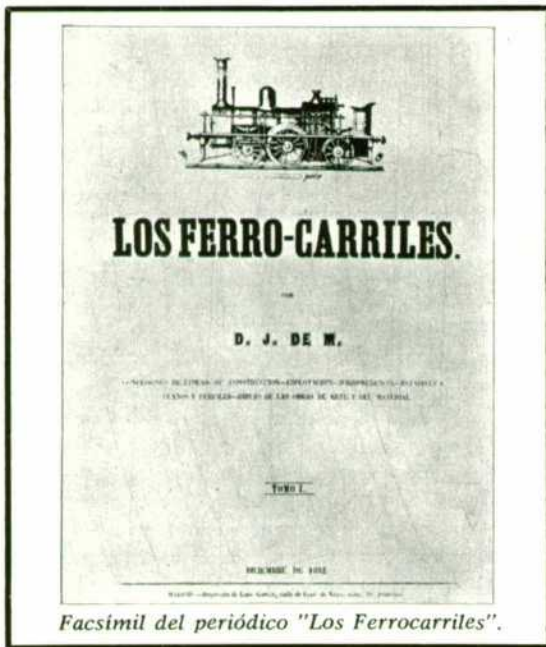


**Grúas  
para el  
transbordo  
de  
contenedores**

**Terminales  
terrestres y  
marítimas**

Plaza de Salamanca, 10 - Madrid-6

# 125 ANIVERSARIO DEL BARCELONA-MATARÓ



**FERRO-CARRIL DE BARCELONA A MATARÓ.**

HORAS DE SALIDA DE LOS TRENES EN TODAS LAS ESTACIONES DE LA LINEA.  
Desde 1.º de Noviembre a último de Febrero.

TRENES DE IDA.							TRENES DE VUELTA.						
Estaciones.	Mañana.			Tarde.			Estaciones.	Mañana.			Tarde.		
	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º		1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
DE BARCELONA.	7	8 30	10	12 30	2 30	4	DE MATARÓ.	7	8 30	10	12 30	2 30	4
» BADALONA.	7 45	8 45	10 45	12 45	2 45	4 15	» VILASAR.	7 40	8 40	10 40	12 40	2 40	4 10
» MONGAT.	7 22	8 52	10 22	12 52	2 52	4 22	» PREMIA.	7 18	8 38	10 18	12 48	2 48	4 18
» MASNOU.	7 30	9	10 30	1	3	4 30	» MASNOU.	7 27	8 57	10 27	12 57	2 57	4 27
» PREMIA.	7 39	9 9	10 39	1 9	3 9	4 39	» MONGAT.	7 35	9 5	10 35	1 5	3 5	4 35
» VILASAR.	7 46	9 16	10 46	1 16	3 16	4 46	» BADALONA.	7 42	9 12	10 42	1 12	3 12	4 42
» MATARÓ.	8	9 30	11	1 30	3 30	5	» BARCELONA.	8	9 30	11	1 30	3 30	5

DURANTE EL AÑO EN LAS HORAS DE SALIDA SE OBSERVARÁN LAS SIGUIENTES VARIACIONES.

Desde 1.º de Marzo a 14 de Mayo.

DE BARCELONA.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	DE MATARÓ.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
	6	8	10	12 30	3	5		6	8	10	12 30	3	5

Desde 15 de Mayo a 31 de Agosto.

DE BARCELONA.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	DE MATARÓ.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
	6	8	10	12 30	3	6		6	8	10	12 30	3	6

Desde el 1.º hasta el 30 de Setiembre.

DE BARCELONA.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	DE MATARÓ.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
	6	8	10	12 30	3	5 30		6	8	10	12 30	3	5 30

Desde el 1.º de Octubre al 31 del mismo.

DE BARCELONA.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	DE MATARÓ.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
	6 30	8	10	12 30	3	5		6 30	8	10	12 30	3	5

Cuadro horario de los trenes de Barcelona a Mataró.

## LA INAUGURACION

La crónica de la inauguración del ferrocarril de Barcelona a Mataró fue recogida con gran alarde tipográfico, como diríamos ahora. El acontecimiento se rodeó de la lógica expectación, y puede decirse que todo Barcelona acudió a presenciar el acto. En realidad, hubo dos inauguraciones. La primera fue la prueba oficial realizada el 8 de octubre, en la que salió para Mataró un tren compuesto de algunos coches de cada clase, con los directores e ingenieros, invitados y periodistas. El tren hizo el recorrido a la mitad de la velocidad que podría desarrollar normalmente, invirtiendo 58 minutos a la ida, con dos paradas, y 48 a la vuelta, con una sola.

El 28 de octubre se celebró la inauguración oficial con toda solemnidad. La prensa local hizo una reseña pintoresca que creemos interesante reproducir:

«Ha tenido lugar, en el día de ayer, el fausto suceso ya anunciado. Queda ya solemnemente

inaugurado el primer ferrocarril de España, y Barcelona y Mataró no son ya más que un solo pueblo. Ambas ciudades han estrechado el círculo de relaciones que las unian y, sujetas por una línea de hierro, quedan desde hoy hermanadas como dos buenas amigas para formar una liga de recíprocos intereses en provecho propio y en provecho común. En muy pocas, tal vez en ninguna ocasión, hemos asistido a un espectáculo tan sorprendente como nuevo, tan grandioso como interesante».

Describe después el diario las autoridades asistentes, la muchedumbre y la descripción de los actos de bendición de la línea, que, por cierto, fueron tres: uno en Barcelona, otro en Masnou y otro en Mataró. Tropas, uniformes, bandas de música, regocijo, brindis y banquetes fueron el colofón de esta solemnidad con que fue acogido aquel primer camino de hierro peninsular que los cronistas de la época describían así:

«Cuando el tren recorre el ferrocarril (sic)

huyen espantados los caballos, bueyes y rebaños que transitan en los caminos y campos vecinos, como para dar testimonio de la debilidad de sus fuerzas ante el poderío humano. Las aves huyen también, pero el dominio aéreo que ellas recorren, el hombre ha probado inútilmente, hasta el día, atravesarlo con dirección determinada. ¿Quién puede asegurar si multiplicando esfuerzos no lo conseguirá algún día?».

Curiosa profecía que ahora nos hace sonreír, pero que hace ciento veinticinco años demostraba una vez más que la fe del hombre en el progreso es ilimitada, y estos deseos nuestros que ahora nos parecen fuera del alcance de las posibilidades de la técnica actual encontrarán en los lectores de mañana tal vez la misma sonrisa.

Los ferrocarriles españoles han cumplido ciento veinticinco años y también tienen ante sí un brillante porvenir en la técnica y en la economía de los transportes. ■ F. S.

