

La semblanza escueta o la reseña biobibliográfica sin más del gran escritor catalán desaparecido no bastaría, creemos nosotros, para reflejar su completa estatura literaria.

Nada mejor para ello que reproducir aquí una memorable pieza publicada por Josep Pla en 1948, en el IV tomo de la obra *"Cien años de ferrocarril en España"*, donde su firma aparecía junto a las de Eugenio d'Ors, Pío Baroja, doctor Marañón, Gerardo Diego, E. Jardiel Poncela, Wenceslao F. Flórez y otras destacadas plumas. *"El paisaje del camino de hierro Barcelona-Mataró"* es un escrito que evoca precisamente, con palabra inigualable y como de oro molido, el escenario del primer ferrocarril en España. Es lástima que por su longitud —ocupa 32 páginas del volumen citado— no podamos transcribirlo entero. Pero esperamos que su exhumación parcial ilustre suficientemente sobre el estilo, el regalo que la inspiración de J. P. es para cualquier lector sensible.

Josep Pla

El paisaje del camino de hierro Barcelona-Mataró

LA estación de arranque del camino de hierro de Barcelona a Mataró fue levantada en lo que es hoy apartadero de la Barceloneta. En un punto determinado de ese lugar fue colocado el primer rail. Luego,

años después, se hizo arrancar el ferrocarril de Barcelona a Granollers de un solar vecino al anterior. Esa conjunción constituyó el núcleo primitivo, inicial, de lo que es hoy la estación de Francia.

Barcelona, en 1848, estaba rodeada de murallas. Entre la ciu-

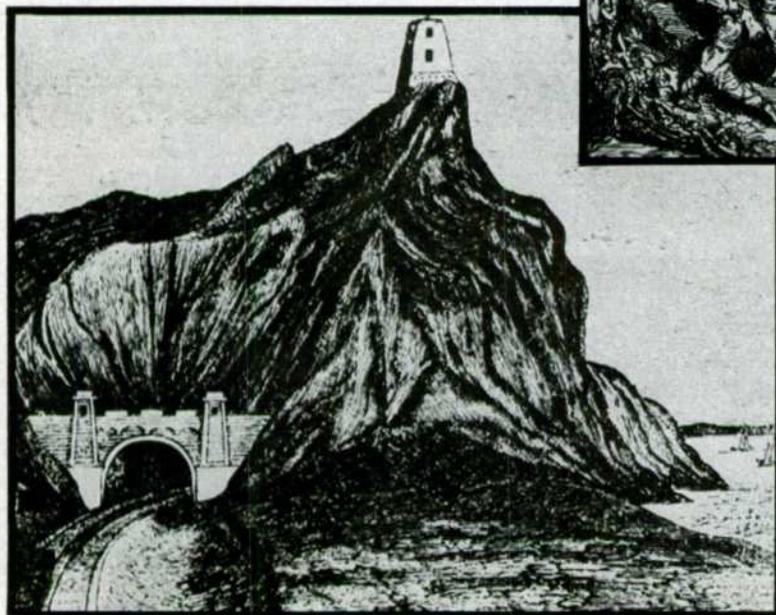
dad amurallada y el barrio mariner de la Barceloneta se extendía, rodeada de fosos, que flanqueaban los entrantes y salientes pétreos, la Ciudadela militar. En su interior había un jardín llamado del General. En días de bonanza política, la Ciudadela tenía acceso

la Ciudadela podía contemplarse un panorama de estampa. La muralla de mar —lo que es hoy el paseo de Colón— corría hasta las Atarazanas. Al fondo, el perfil de la montaña de Montjuich, con la geometría militar del castillo en su cumbre, caía tejado sobre el mar. En el engolfamiento de mar de primer término, que la Barceloneta intentaba cerrar a Levante, anclaba la flota velera del tiempo, a la que la carrera de América, tan brillantemente iniciada, estaba infundiendo un gran auge.

Arrancó, pues, el primer ferrocarril de los fosos mismos de la Ciudadela, cabe el recinto amurallado. El lugar parecía predestinado. Sobre su paisaje se estaban materializando los impulsos de lo que ha sido dado en llamar **el espíritu del 48**. Junto a la estación, que se estaba construyendo, levantaba su perfil achatado, pintada de rojo desteñido, la antigua plaza de toros de la Barceloneta, en la que habían tenido lugar, entre la universal curiosidad y una emoción considerable, las ascensiones aeronáuticas de un francés pintoresco, monsieur d'Arban, que se subía a un globo vestido de frac y saludaba, ya en el aire, con el sombrero de copa en la mano. Y a dos pasos estaba la fábrica del gas Lebon, el fluido misterioso, que estaba arrinconando los candiles familiares, que apestaban a aceite y ponía unas manchas de

"Un vagón de tercera en Cataluña", dibujo de Gustavo Doré (1862).

Entrada al túnel de Mongat desde la estación de igual nombre (dibujo de "La Ilustración", 1849). Con 110 metros de largo y 6,75 de ancho, fue el primero de los perforados para el ferrocarril en España.



a sus avenidas mustias, sobre las cuales caían las ramas desmayadas de los sauces. Don Santiago Rusiñol conoció, de joven, la estampa, un poco cursi, de ese jardín, y en uno de sus bancos, entre una terracota y unas hojas enfermas, colocó las escenas del único amor del señor Esteve, el personaje de grandiosa mediocridad, gracias a cuyas virtudes comerciales —el ahorro, la puntualidad, la tenacidad— Barcelona edificó su volumen actual.

Desde los caminos de ronda de

luz azulada sobre las ruinas, algunas todavía persistentes, de los conventos de la Rambla, que el 35 habían sido incendiados y devastados.

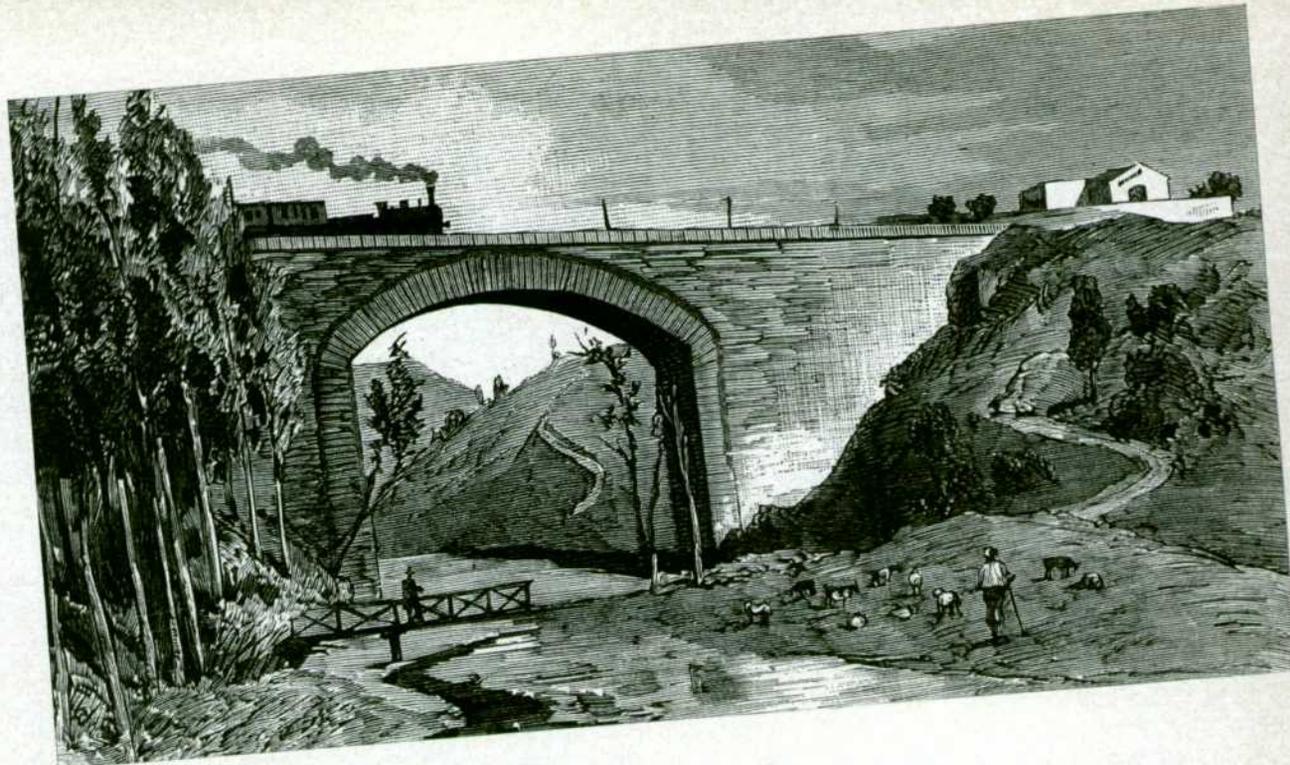
Aquello era la ciencia, el progreso, la ilustración. El espíritu del 48 —en una palabra—. Ahora, al lado de las primeras tentativas del dominio del aire y de la creación de la luz para la vida en común, se estaba tendiendo la vía del primer ferrocarril de España. La ciudadanía estaba orgullosa de sí misma, la época parecía tener una dimensión excepcional, para la imaginación humana menudeaban las ocasiones de maravillarse. Barcelona, que estaba, por otra parte, recogiendo los magníficos frutos de la mecanización inicial de la industria textil, fue muy sensible al espíritu del 48. En todo caso, no hubo notas discordantes. Y eso hay que subrayarlo.

EL trazado del Barcelona-Mataró fue proyectado y construido prácticamente sobre la misma orilla del mar. Por eso se llamó, desde muy pronto, el ferrocarril del litoral. Después de dar la vuelta, por detrás, al barrio mariner de la Barceloneta, la vía buscó el socaire de la zona marítima y así echó a andar Maresma abajo. Ya se entiende, por tanto, que el terreno, muy llano y manejable, facilitó grandemente la obra. No hubo más que dos pegas importantes: el puente sobre el río Besós y el túnel a través de Mongat.

Sobre el Besós se construyó un puente de madera. El Besós es uno de esos ríos tan típicos del país: generalmente su cauce es una cinta pedregosa y polvorienta. Cuando caen cuatro gotas más de las normales, sin embargo, el río produce estropicios considerables. Al año siguiente de haber sido construido el puente de madera, una riada se lo llevó al mar.

La perforación del túnel de Mongat produjo un movimiento de admiración dilatado. El túnel tiene 135 metros y fue abierto en el granito costero. El ingeniero inglés director de la obra, mister Locke, se ocupó personalmente de su realización. De ello quedó constancia en una inscripción sobre azulejo que fue colocada en la fachada de una *masía* de los alrededores del portento de ingeniería y en la que se lee aquello de:

*...Si de Mongat la montaña
un inglés agujereó,
toda la España aplaudió
el genio de Barcelona,*

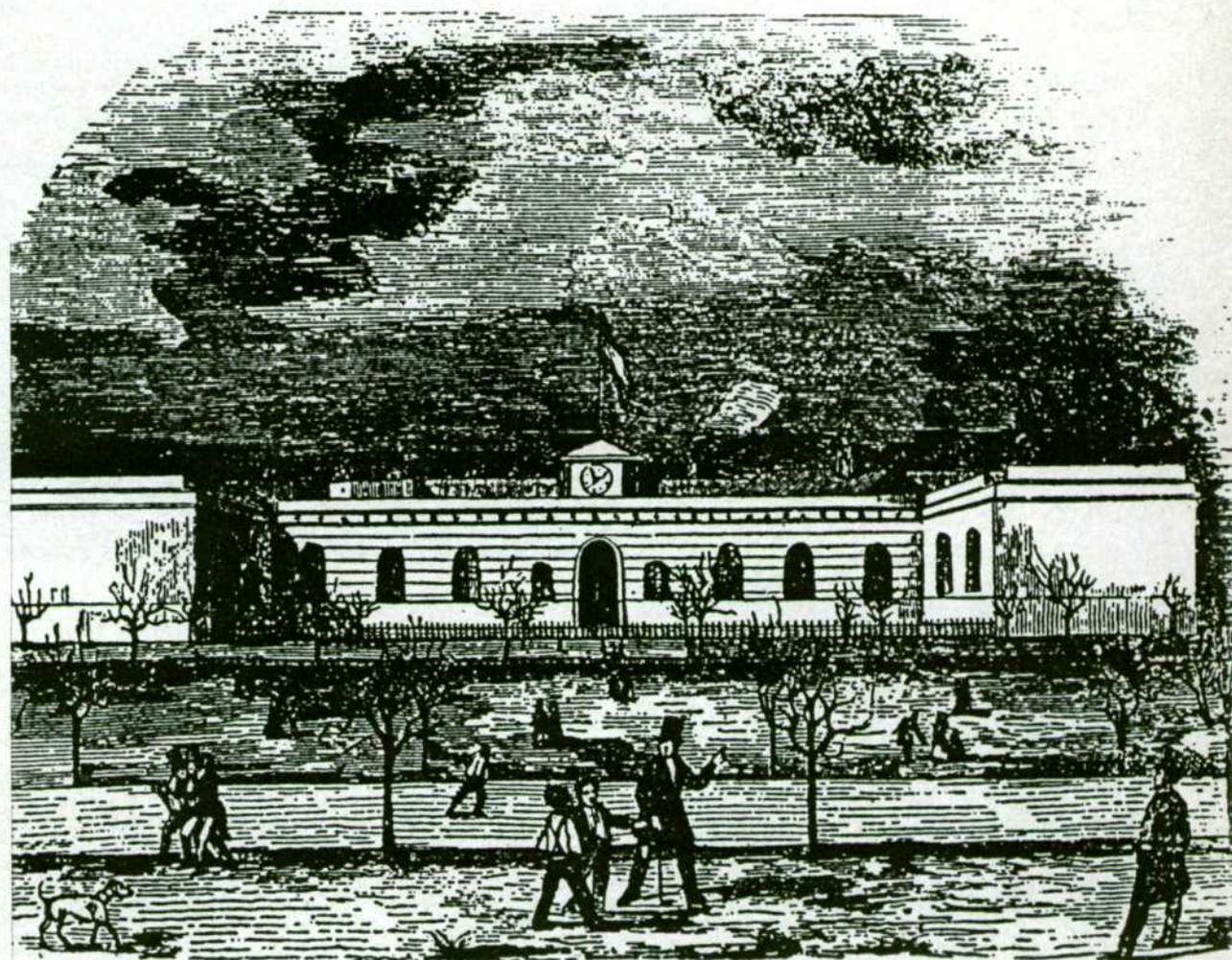


*que con vapor proporciona
ir volando a Mataró.*

Hubo una tercera pega que se resolvió provisionalmente —con una provisionalidad que un siglo después de su resolución continúa

siendo, como el primer día, perfectamente literal—; me refiero a los terraplenes que tuvieron que construirse entre Mongat y Masnou, entre Premià y Vilasar, frente al mar. Los terraplenes fueron considerados livianos y lo conti-

núan siendo. Cuando en el curso del año se da el consabido fuerte temporal de Levante es indefectible la rotura de uno u otro trazo del ferrocarril del litoral. El mar socava el muro de contención, rompe la vía y tuerce los raíles co-



"Estación de Barcelona", grabado de "La Ilustración", 1849.

mo si fueran cañas. La documentación sobre esa inductable catástrofe anual es centenaria. Hay que hacer durante unos días el consabido transbordo. No suele haber desgracias personales. Es una efemérides regional como la tarde del Jueves Santo en Montserrat, los

aunque con perfecta exactitud, puede decirse que la Maresma es una comarca cuya capital es Mataró y que forman parte de ella poblaciones de una cierta importancia: Barcelona y Badalona son las más conocidas, entre otras varias.

ñas, se encuentra con redorsos tan soleados, de una mansedumbre tan plácida e idílica, tan perfumados de botánica meridional, tan claros de silencio y de aire, que constituyen deliciosos oasis. Esas rinconadas suelen ser pequeñas, cerradas, de una entrañable inti-

nos hondos y solitarios. A veces —pasando por ellos— se oye a lo lejos el crujir de un carro, el chirriar de una noria, la detonación remota —seguida de una pequeña nube blanca— de un cazador invisible. En los huertos, los frutales son abundantes. En invierno, en la época del florecimiento de los almendros, palpita en el aire una mágica fascinación blanca y acarminada. Sobre el deslumbramiento aéreo, las piedras morenas de los caseríos parecen de oro denso. En los terrenos más agrestes y áridos, los algarrobos, de un verde pulposo, extienden sus ramas a ras de suelo. En los declives de las hondonadas, los viejos olivos, de un verde plateado, dan al paisaje un punto de pensativa gravedad. Cuando, al paso del viento, gira su hoja, flota en su ramaje como una sutil espuma de una blancura casi incandescente. En las alturas, en la silueta de las montañas, se yerguen los pinos altos, rumorosos, despeinados.

De esos lugares elevados —sobre los cuales parecen flotar a veces las formas populares, graciosas, de una ermita blanca— se puede contemplar un gran panorama. La curva de la falda que dibuja el país muere en el mar, en un escalonamiento suave. Sobre un fondo de color blanquecino, calcáreo, sobre el que el sol se vuelca en una luminosidad hormigueante, pasan, en el giro del año, los colores de los cultivos, fugaces. A los punteados verdes de las viñas en primavera suceden los oros otoñales. De la exuberancia vegetal de mayo se pasa a los amarillos fatigados de la canícula, a los morados, violáceos colores otoñales. Los pequeños pueblos campesinos del interior parecen dormir en los fondos de las hondonadas. Su adormecimiento parece flotar en el lejano, vago zumbido de las abejas, en la sinfonía de los olores de las hierbas secas, en una densa, divina paz. En lontananza se contempla el mar. En el estío, los días de gran calma, cuando las aguas del golfo parecen de color de estaño fundido y el sol pone sobre ellas una incierta, ligera nebulosidad, se percibe desde los lugares altos del paisaje el balanceo profundo, el flujo y reflujo abisal del mar.

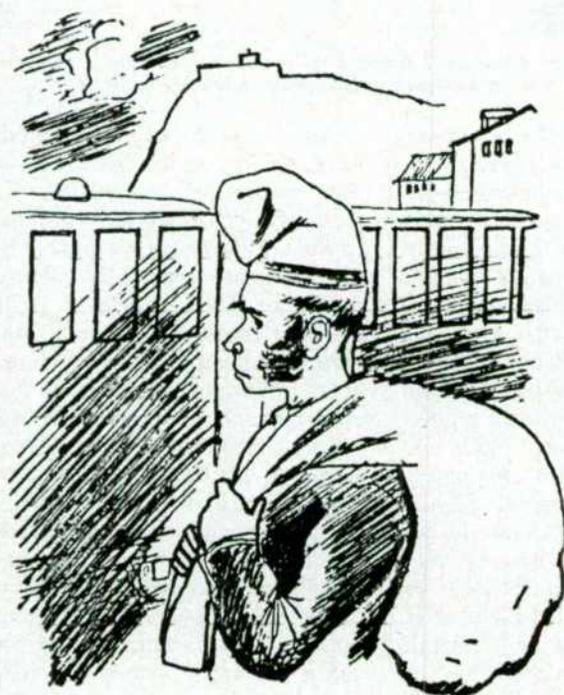
En las elevaciones montañosas se forman esos pequeños torrentes que en el país llamamos **rieras** y que desembocan en el litoral. En sus inicios, esas **rieras** descienden en forma abrupta y rápida. Luego, cuando llegan al valle, se remansan en un cauce arenoso, de cur-



La primitiva estación Barcelona-Término, en el paseo del Cementerio.

petardos de la verbena de San Juan o la Feria de Muestras de principios de verano.

De Montjuich a la desembocadura del Tordera, la provincia de Barcelona forma una comarca natural que en el país llamamos la Maresma —la Marisma—, sin duda por haber existido, en ella, antiguamente, terrenos bajos y encharcados. Esta comarca está cerrada a tramontana por la crestería montañosa del Montnegre, que la separa de la comarca del Vallés que tiene a Granollers por capital. Las montañas forman, hasta el mar, una falda de líneas muy dulces, a veces largas, terminadas en anchas explanaciones que mueren en las arenas de las playas. Otras veces las estribaciones montañosas se acercan mucho al mar, la línea de falda se acorta, cuando no cae, en acantilado sobre el litoral. Desde el punto de vista geográfico, Barcelona forma parte de la Maresma, pero dado que no está bien decirlo dada su importancia, la exclusión permite a Mataró presentarse con aires de capital de comarca. Sin embargo, la adorable ciudad de Mataró es la tercera en importancia de la comarca. La segunda es Badalona, con más de 100.000 habitantes, pero Badalona es una ciudad tan modesta que se contenta con ser un suburbio barcelonés de tipo industrial. Con aquel bondadoso humorismo que los mataverenses aprecian tanto,



Una de las ilustraciones de Lorenzo Goñi que acompañan al artículo de Josep Pla en "Cien años de ferrocarril en España".

COMO era en 1848 la Maresma? En los aspectos básicos era exactamente igual que en los presentes años. Cerrada y defendida de mestrales y nortes por el macizo del Montnegre, su clima es extremadamente suave, de una benigna apacibilidad. Sus inviernos son luminosos y agradables. Si uno, dejando a la espalda el lido del mar se interna en los pequeños valles que forman, en su descenso, las monta-

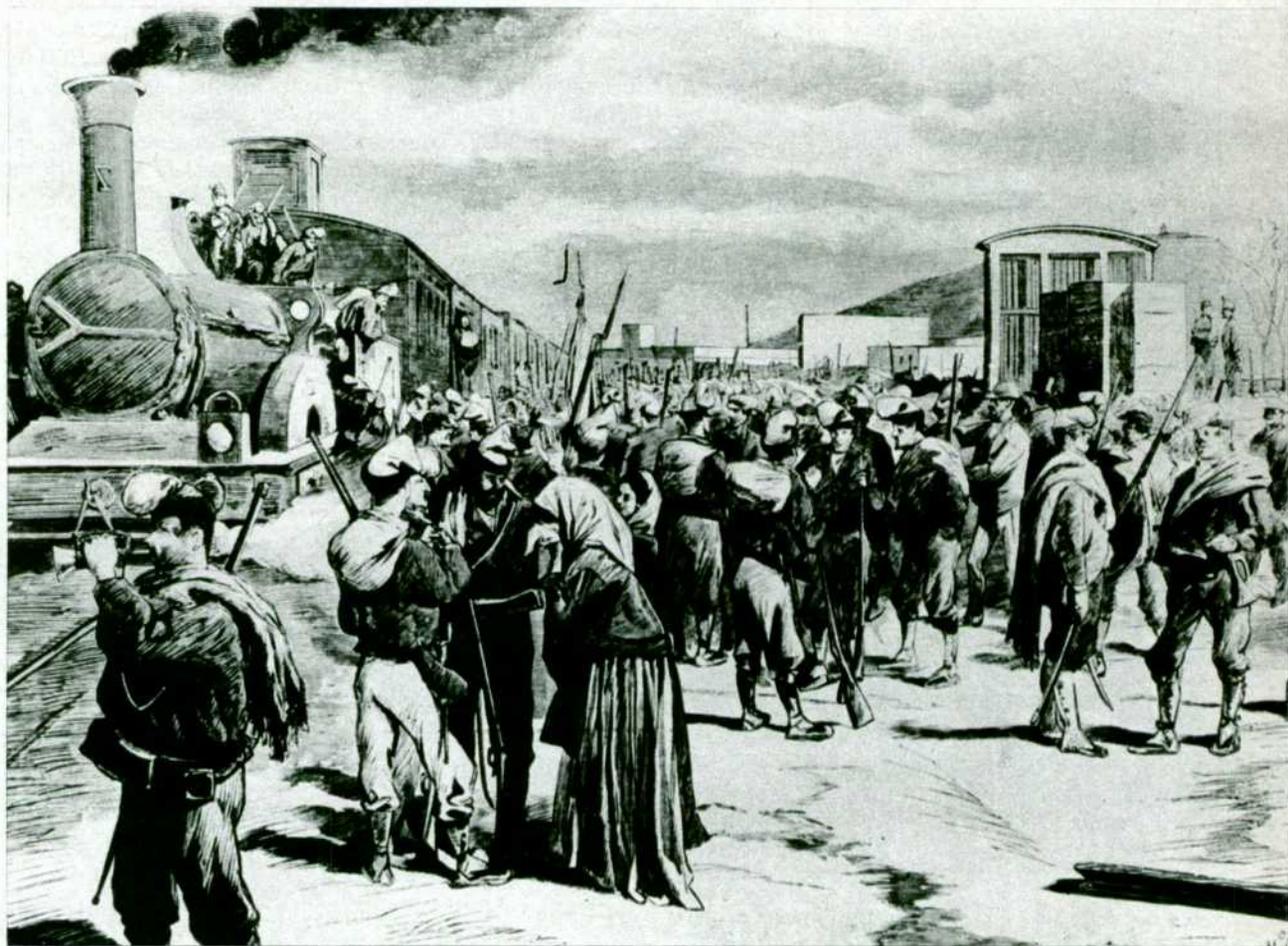
midad. A veces, un pueblo minúsculo queda como agazapado en el reducido cuenco de un valle. Otras veces las casas están dispersadas en una graciosa movilidad. Una esbelta palmera suele erguirse ante la dorada fachada de las viejas casas. Los setos de cipreses cierran los huertos, con los cuadrillos escalonados, mantenidos por paredes secas, admirablemente cultivados. Las pitas, con sus candelabros, flanquean los cami-

vas alargadas. Secas durante casi todo el año, se desbordan a veces impetuosamente y se lo llevan todo por delante. Arrastran entonces grandes cantidades de arena, obstruyen los caminos y las carreteras del llano. Esas rieras, sobre todos las de un cierto respeto, al llegar al mar forman el núcleo básico alrededor del cual los pueblos se han formado. Casi todos esos pueblos son iguales. En el último trozo de su cauce se levantaron, a ambos lados de sus riberas, las primeras casas. Estas dos filas paralelas de edificios, con la polvorienta riera en medio, forman lo que se llama la Rambla. Se forman, pues, dos barrios esenciales —el de Levante, que es el que está a la izquierda de la riera conforme se mira hacia el mar, y el de garbí— o de leveche, ya que garbí es el nombre catalán del Sudoeste—, que está en la parte opuesta. Los pescadores suelen vivir en la hilera de casas que se forma, a ambos lados del torrente, frente al mar. Sus embarcaciones —pintadas de colores elementales— están sobre la arena, delante de sus casas.

Nótese que Barcelona tiene la constitución básica uniforme de un núcleo humano de la Maresma. La riera de Barcelona es la rambla. Y eso fue y nada más que eso, inicialmente, la populosa calle. A ambos lados de la rambla están los dos barrios, los dos núcleos esenciales. Se puede perfectamente imaginar un crecimiento fabuloso de uno de esos pueblos de la Maresma. Lo que resultaría, el núcleo urbano que la expansión produciría, sería, en su construcción primigenia, como la Barcelona actual, exactamente igual.

Cada uno de los pueblos edificados frente al mar tiene, en el interior, un pequeño núcleo campesino, una especie de sucursal campestre, oculta en los cuencos de la montaña. Desde un lugar u otro de los mismos se puede ver el mar; desde el mar, en cambio, suelen ser invisibles. Estos pueblos debieron formarse cuando las poblaciones de la costa no pudieron mantenerse en ella, por el terror producido por las invasiones de los pueblos del mar. Vilassar de Mar, tiene Vilassar de Dalt; Arenys de Mar, a Arenys de Munt; Mataró, a Argentona; Caldetas, a Sant Vicens de Montalt...

Si básicamente, pues, la Maresma es hoy lo que fue en la época en que se inauguró el ferrocarril, en el terreno económico la transformación ha sido profunda, inmensa.



En 1873, "La Ilustración Española y Americana" publicaba este dibujo sobre la salida de Barcelona de un batallón de cuerpos francos para operaciones contra los carlistas.

Entonces —en 1848— era un país de agricultura de secano, con olivares y viñas, principalmente. Sobre la costa, los terrenos, muy arenosos, eran considerados unos pobres terrenos. Lo mejor eran las viñas del país. Hace ahora un siglo, la filoxera, en Francia, estaba en el momento álgido de sus estragos. Los franceses, que se estaban quedando sin vino, venían aquí a comprar, con buenos luses de oro, el del país. Con ese dinero fueron levantadas, aquí, fueron mejoradas, muchas casas de labor, muchas masías. Pero eso duró poco, porque la filoxera se proyectó sobre nuestro suelo, produciendo una devastación inmensa. Una parte de la población de aquí se dedicó a las faenas del mar. Un siglo atrás, en esta costa había muchos más pescadores que en nuestros días: pesca familiar, se entiende. En el litoral, entonces, no había puerto ni refugio alguno: era imposible utilizar embarcaciones de un cierto calado, de un cierto porte. Se pescaba el bou, por parejas, el palangre, las redes de sardinales, para el pescado azul migratorio.

Por otra parte, el abandono de muchos terrenos dedicados al cultivo de la viña proporcionó un gran contingente humano a lo que

se llamó aquí la carrera de América, es decir, a la navegación de la flota velera del ochocientos. El país tuvo sus astilleros y proporcionó a la navegación hombres de mar excelentes: capitanes, pilotos, marineros. Se hizo célebre, en la costa, el contrato de mota y maderera, explotación colectiva del negocio marítimo, explotación que dio fortunas considerables en aquellos tiempos. Llegó un momento en que las condiciones económicas variaron debido al crecimiento inmenso de la ciudad de Barcelona, que convirtió en asunto de gran rendimiento la alimentación de la gran ciudad en legumbres, frutas y hortalizas. La gente volvió al campo, a pesar del mejoramiento que representó para los trabajadores del mar la sustitución de la navegación a vela por la navegación a vapor.

En 1848, por lo demás, la industria estaba en pañales, estaba naciendo. Quiero decir la industria textil. Sin embargo, las primeras tentativas originadas en 1830 no solamente habían podido resistir los desastres de la primera guerra civil, sino la tremolina internacional originada por Inglaterra al ver contrastado en un lugar del continente un monopolio que la City de Londres consideraba universal e

indiscutible. Esta lucha está reflejada magníficamente en los artículos políticos de don Jaime Balmes. Pues bien, a pesar de todos los pesares, la industria prosperaba magníficamente y Mataró era una pequeña ciudad que se había ganado el calificativo de industriosa por su rápida adaptación a los métodos últimos de la industria de hilados y tejidos. Una cierta cantidad de catalanes pasaban cada año a Bradford y a Manchester para estudiar sobre el terreno el desarrollo de esas actividades. Esos desplazamientos, que a la larga dieron resultados prácticos sorprendentes, fueron, sobre todo, notables para la creación de un ambiente de curiosidad, de interés, de pasión, por la vida moderna. Fue ese ambiente el que encontró el señor Biada y Buñol al regresar de América. Fue ese ambiente de universal curiosidad lo que creó alrededor del señor Biada aquellas condiciones objetivas que le ayudaron a poner en marcha el primer ferrocarril.

Era, claro está, una minoría. El ambiente general era absolutamente arcaico. Un país de viñedos, de olivares, de empresas familiares de pesca. No había aquí ni las minas de carbón inglesas, ni el fantástico auge que la monar-