

EL PRIMER FERROCARRIL DE LA PENÍNSULA

175è ANIVERSARI
DE LA LÍNIA MATARÓ A BARCELONA
· 1848-2023 ·

• • • • •

MANUEL CUSACHS CORREDOR
XAVIER NUBIOLA DE CASTELLARNAU
ALEXIS SERRANO MÉNDEZ

175 ANYS DEL
TREN
BARCELONA MATARÓ

 Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura
Arxiu Comarcal del Maresme

 efadós®

Amb la col·laboració de:


Consell Comarcal del
Maresme

 Ajuntament
de Mataró

 Cercle Històric
Miquel Biada
BCN - MATARÓ

EL PRIMER FERROCARRIL DE LA PENÍNSULA

175è ANIVERSARI DE LA LÍNIA MATARÓ A BARCELONA ·1848-2023·

Primera edició:
Octubre de 2023

© Manuel Cusachs, Xavier Nubiola i Alexis
Serrano, pels textos
© Alexis Serrano Méndez, pel prefaci
© Fotògrafs diversos, per les fotografies
© Editorial Efadós, d'aquesta edició

Carrer d'Edison, 3 · Nau A
Pol. Ind. les Torreneres
08754 El Papiol (Barcelona)
Telèfon 936 731 212
efados@efados.cat
www.efados.cat

Disseny i restauració d'imatges
Editorial Efadós

Assessorament lingüístic
Maria Neus Doncel Saumell

ISBN: 978-84-19736-10-9
Dipòsit legal: B-xxxxxxx
Imprès a Catalunya

Tota forma de reproducció, distribució, comunicació pública
o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada
amb l'autorització dels seus titulars, salvant l'excepció
prevista per la llei. Si necessiteu fotocopiar o escanejar
algun fragment d'aquesta obra, dirigiu-vos a CEDRO
(Centre Espanyol de Drets Reprogràfics). www.cedro.org.

Acrònim de les procedències fotogràfiques
ACM: Arxiu Comarcal del Maresme

Amb la col·laboració de
Ajuntament de Mataró
Arxiu Comarcal del Maresme
Cercle Històric Miquel Biada
Consell Comarcal del Maresme
Consorci de Promoció Turística del Maresme

Els dos primers capítols d'aquesta obra (fins pàgina número 91) sintetitzen
bona part del llibre titulat «Miquel Biada bunyol (1789-1848) l'home, l'indià i
el promotor del tren Barcelona-Mataró 1848» publicat el 2007 per Manuel
Cusachs i Corredor.

Amb el suport de:



ÍNDEX

PREFACI	5
MIQUEL BIADA, L'HOME, L'INDIÀ	11
EL TREN DE BARCELONA A MATARÓ	57
AMPLIACIONS I MILLORES DE LA LÍNIA	93
NOTES BIBLIOGRÀFIQUES	148
ÍNDEX DESGLOSSAT	149

Esperem que un cop llegit aquest llibre sobre la figura i obra de l'il·lustre
mataroní D. D. Miquel Biada i Bunyol, tingueu una visió més aproximada de la
seva persona -amb clars i obscurs -que es va proposar modernitzar el trans-
port de viatgers i de mercaderies, i que enguany celebrem el seu 175 aniversa-
ri de la línia Barcelona-Mataró.



AUTORIA DESCONEGUDA / ACM: 70-385-118

PREFACI

Alexis Serrano Méndez
Director de l'Arxiu Comarcal del Maresme

MIQUEL BIADA, IMPULSOR DEL PRIMER FERROCARRIL FA 175 ANYS, DAVANT DE LA CULTURA DE LA CANCEL·LACIÓ ACTUAL

Dels EUA en general, i de Los Angeles en particular, ens arriba el fenomen de la *cancel culture* que a casa nostra ha estat traduïda com a «cultura de la cancel·lació». Aquest –diguem-ne– moviment es basa en la idea de bandejar tots aquells elements que fins ara eren més o menys referents construïts a l'abric d'esquemes de valors diferents dels de la cultura occidental contemporània. Els extrems d'aquest concepte han dut a imatges tan cridaneres com l'enderroc d'estàtues monumentals, la promoció del canvi de nomenclatura de carrers i places, i altres fets menys visibles però de major impacte a llarg termini, com ara deixar d'impartir a les escoles i instituts l'ensenyament dels autors clàssics grecs i romans pel simple fet de pertànyer a un esquema cultural molt diferent de l'hodiern.

Aquest nihilisme cultural comporta un risc per a aquells que treballem en l'estudi de la història i a favor de la preservació del patrimoni, el risc de ser interpretats com a persones que van contra el moviment de fons d'allò que és políticament correcte. Això ens pot dur a la pitjor forma de censura que hi ha, que és l'autocensura. De fet, el perill de fer respectar els principis ètics o valors més difosos, generalitzats i compartits avui dia en relació amb el passat pot entrar en col·lisió amb el rigor i amb el mateix mètode historiogràfic.

Entendre'n els motius

Esforçant-nos, podem arribar a trobar les raons que expliquen –però no justifiquen– una tendència que és tan catastròfica com delirant de la nostra

Locomotora MZA 629 a la nova Estació de França de Barcelona –en construcció– el 1928. Aquesta estació substituï l'anterior estació barcelonina i fou la darrera construïda amb grans marquesines de ferro forjat en forma d'arcs d'una gran altura i llum pensats per evacuar el fum de la combustió de les locomotores.

El primer ferrocarril de la Península

època. Aquest nihilisme històric el podem entendre en el sentit que a la nostra pedagogia hi ha hagut des de sempre una enorme confusió entre estudiar uns fets i celebrar-los com si fossin un model a seguir. La civilització occidental s'ha construït sobre la base de models, de grans homes, de grans textos, enfront dels quals el plantejament era sovint reverencial. Semblantment com Dante Alighieri reverenciava Aristòtil i Virgili, els llibres de text franquistes vindicaven i celebraven Viriat o Rodrigo Díaz de Vivar, «el Cid Campeador» i, en sentit especularment oposat però en part d'una manera coincident, també ho feia la historiografia romàntica catalana amb Indibil i Mandoni, Guifré el Pilós, Roger de Llúria o Roger de Flor.



Revers de la medalla commemorativa del Centenari del Primer Tren de la Península 1848-1948. La locomotora *Mataró* és presentada per una al·legoria del tren. A la base, una locomotora elèctrica per a la inauguració de l'electrificació de la línia. La medalla va ser editada per la Comissió Oficial del Centenari a Madrid.

COL·LECCIÓ JOSEP ROVIRA

El pensament crític modern hauria d'haver aclarit i esbandit els residus d'aquest plantejament històric reverencial que fa dècades que hauria de ser mort i sepultat per sempre. Estudiem George Washington no perquè pensem «Quin gran home que era!!! Voldria ser com ell!!!», sinó perquè considerem que conèixer el passat de la nostra espècie sobre el nostre planeta és una cosa útil o fins i tot necessària. Malauradament, però, el nostre pensament crític no ha cancel·lat el plantejament reverencial i roman una certa confusió respecte del tema. Aquesta realitat sovint fa que sembli que estudiar l'obra de Ramon Llull –per citar-ne un– serveixi per dir: «Quin gran home era!!! Com l'admiro!!! Vull amarar-me de la seva saviesa».

Estant les coses així, podem entendre com una cosa normal que quan algú poc instruït críticament, en descobrir que la gran obra lul·liana defensa valors molt diferents dels nostres actuals, entri en crisi. Per acabar-ho d'adobar, si el lector poc instruït, a més, descobreix que aquell gran home posseïa esclaus, aviat passarà de l'estat de crisi al de pànic més absolut perquè no disposa de la maduresa crítica per dir: «No importa si Llull tenia un esclau musulmà al qual intentava convertir al cristianisme, no és per això que l'estudio».

AUTORIA DESCONEGUDA / ACM: 70-385-3446



Aquest és el punt: no estudiem els antics grecs perquè vulguem que el nostre món d'avui sigui com la Grècia clàssica, estudiem els antics grecs perquè, sense les seves aportacions, estem més indefensos per entendre el món que ens envolta i el que ens ha precedit.

Així doncs, podem entendre que l'estàtua de Biada, promotor del ferrocarril, agradi a molts fins que descobreixen que el personatge històric tenia esclaus. Alguns, quan senten això, defensen que caldria llençar la imatge al mar. Quan això ens passa com a societat, és perquè hem arribat al nivell més baix del capteniment i del sentit comú. Aquesta realitat és una increïble forma d'ingenuïtat i d'immaduresa



XAVIER NUBIOLA

en relació amb els motius pels quals s'estudien i es coneixen les coses del passat –com més millor.

Combatre'n els efectes

Un antídoto podria ser recordar una vegada i una altra que la vida d'un personatge o l'obra d'un autor del passat pot ser digne d'estudi i memòria sense haver de compartir ni íntegrament ni parcialment l'esquema de valors d'aquesta fase del passat. Exercicis d'aquesta mena ja s'han fet. Un exemple podria ser que, malgrat que Louis-Ferdinand Céline fos un autor antisemita i col·laboracionista amb el govern nazi, és un dels autors més populars de la literatura francesa i, tot i que la seva vida pugui semblar controvertida, aquest fet no impedeix que les seves obres es continuïn editant, publicant, llegint i divulgant.

Altrament, fora interessant, per combatre els efectes contraculturals de la cultura de la cancel·lació, defensar que el plantejament que emana de la creença occidental contemporània de mirar els éssers del passat amb menyspreu és precisament el mateix plantejament que expressaven els blancs occidentals el segle passat i els anteriors quan es consideraven superiors a les altres ètnies que poblaven el món i

sobre les quals plantaven els seus imperis racistes. Quan algú, avui dia, es refereix als habitants del passat per dir «que superiors som respecte d'ells» «com els detestem perquè els seus comportaments i ideals són completament diferents dels nostres», podem detectar i remarcar la contradicció que mirar i referir-se així a qualsevol persona del passat no ens posa en una situació gaire diferent dels que miraven els negres de l'Àfrica i deien «és obvi que són inferiors i que els hem de governar i explotar».

Miquel Biada avui

No hi ha conversa sobre l'impulsor del primer ferrocarril que no pivoti entorn del fet que en el seu testament queda ben palès que era propietari d'esclaus (en un temps en què la tinença d'esclaus era permesa, però no la compravenda ni el tràfic i importació). En aquest llibre es valora i contextualitza l'actuació de Miquel Biada com a promotor del primer ferrocarril de la península Ibèrica en un context molt advers, d'una gran crisi econòmica generalitzada i de la falta de suports institucionals al projecte.

És cert que Biada en algun discurs públic defensava el sistema esclavista però aquestes seves idees i la

seva vida privada no han de justificar l'anul·lació històrica del personatge ni de la seva obra. Malgrat les ombres que hi pugui haver a ulls dels contemporanis que som presoners dels propis valors, la figura d'aquest personatge i la seva obra s'han d'estudiar i, si cal, revisar la seva actuació al capdavant del projecte.

Amb aquest llibre hem intentat construir el context en el qual va viure per entendre les llums i ombres del personatge. A més, hem inserit alguns elements que la historiografia antiga ha pres en consideració d'ell moltes vegades seguint el to reverencial i vindicatiu del qual parlàvem més amunt. El llibre el formen tres apartats: el primer està dedicat a Biada i a la seva biografia; el segon, a la creació de la primera línia ferroviària de la península Ibèrica (Mataró-Barcelona); i el tercer, a les ampliacions de la línia per la comarca (Arenys, Tordera i entroncament), com també a les companyies que l'han administrat al llarg d'aquests 175 anys.

Els que hem treballat en aquest volum esperem que serveixi perquè, quan es produeixin els futurs debats sobre Biada i el tren, aquests es construeixin sobre el rigor que emana de les fonts documentals i que les conclusions permetin, semblantment com va fer el primer tren ara fa 175 anys, acostar-nos a horitzons llunyans.

Mausoleu familiar dels Biada que serva les despulles de Miquel Biada a la part principal del cementiri dels Caputxins a Mataró. Es tracta d'un temple de pedra de formes neogòtiques sobre un basament de pedra tancat en un recinte clos per baranes de forja de ferro.

MIQUEL BIADA, L'HÒME, L'INDIÀ

Context general i local

Miquel Biada va néixer l'any 1789, el de la Revolució Francesa que tanta influència tindria al llarg dels anys posteriors. Al país es vivien anys difícils, tant per causes internes com externes.

El mateix any esclatà el conflicte conegut com a «rebombori del pa», en què hi hagué una revolta popular a Barcelona, i també a Mataró, que es té –segons ha escrit Joaquim Llovet– com una de les crisis de més ressonància de l'Antic Règim. Els amotinats a Mataró demanaven, com els de la Ciutat Comtal,

la rebaixa del preu del pa i del blat. Anys després esclataria la guerra amb Anglaterra (1796), amb la qual, entre altres coses, la navegació a Amèrica quedà paralitzada, fins que se signà la Pau d'Amiens (1802). Posteriorment, una nova guerra amb els anglesos (1804-1808) malmetria uns anys de prosperitat.

Els fets de la nit del primer de març del 1789 foren qualificats de «conmoción» pels regidors matoronins. La causa del detonant fou l'elevat preu del pa, que escassejava, i el de l'oli. Es va viure una revolta popular que va produir robatoris i incendis. Les autoritats locals, per calmar els ànims exaltats, acordarien vendre el pa més barat, com també fer rondes de vigilància a les nits.

Imatge extreta del detall del quadre de Miquel Biada i Bunyol que conserva la família Biada. Són poques les imatges de Biada i gairebé totes pertanyen del mateix original. Biada va morir als albors de la fotografia; és per això que de la seva imatge només n'ha perviscut l'efígie plasmada en algun retrat pictòric.

L'any 1808, Espanya va ser envaïda per les tropes napoleòniques, que provocarien una greu inestabilitat interna i debilitarien, a més, la presència militar i política a Amèrica. El país es trobava davant del dilema: imperi o revolució. Entre el 1811 i el 1818, la monarquia va enviar a la reconquesta americana 25 expedicions, amb 204 vaixells i prop de 45.000 homes, segons Josep Fontana. Amèrica es perdria en menys de quinze anys, si exceptuem el cas de les Antilles, que també s'independitzarien a finals del segle XIX.

Amb una metròpoli ocupada per les tropes de Napoleó, aviat els independentistes de les colònies veurien clar que aquell era un bon moment per emancipar-se. Entre el 1811 i el 1819 s'independitzaren Paraguai, els estats del Río de la Plata, l'Argentina, Xile, Veneçuela i Nova Granada. Els liberals del trienni 1820-1823 van observar, respecte a Amèrica, una actitud tan intransigent com els absolutistes, i van exigir de les noves repúbliques una submissió sense condicions. Només Cuba i Puerto Rico se salvaren de la pèrdua de les colònies americanes i, amb la immigració d'espanyols, francesos i negres esclaus, es va produir un gran desenvolupament de les plantacions de cafè i sucre. Això comportà que nombrosos espanyols i americans rics abando-

nessin Nova Granada, Veneçuela, Guatemala i Mèxic, amb les seves famílies i esclaus, per establir-se a les Antilles i, més concretament, a l'illa de Cuba, «la Fidelíssima» (Miquel Biada va viure ben de prop tot aquest desmembrament de l'imperi colonial, que l'obligà també a emigrar de Veneçuela a Cuba).

La dependència econòmica de la Corona respecte a les colònies era determinant. A finals del segle XVIII, la monarquia espanyola tenia condicionada la seva continuïtat com a gran potència a la conservació de l'imperi com a font de recursos. I si volia potenciar el creixement econòmic peninsular, com a via per augmentar la percepció de tributs, en especial després de fracassar la reforma tributària que va representar l'«única contribución», no tenia cap altra manera de fer-ho que no fos amb una millor explotació de les colònies americanes.

Fins a la seva emancipació, les colònies americanes havien constituït un dels pilars més sòlids del tresor metropolità. Després d'aquest fet, l'Erari quedaria sumit en una llarga etapa de gravíssimes dificultats. Els valors del comerç exterior (exportacions i importacions) es van veure dràsticament reduïts.

Les primeres dècades del segle XIX estarien marcades per guerres i períodes de treva que o bé perjudicarien o afavoririen el florent co-

merç de Catalunya amb les Índies. Ja hem dit que la Pau d'Amiens (1802-1804) restablí la navegació comercial. La invasió de les tropes napoleòniques trastocaria novament la bonança. Pierre Vilar assenyala que l'activitat marítima catalana del 1807 al 1815, reduïda a operacions clandestines, caigué gairebé a zero.

La guerra del Francès (1808-1814) propiciaria, a més, que, mentre els uns anaven contra l'invasor, d'altres anessin contra l'Antic Règim. Malgrat tot, es redactaria una primera Constitució espanyola, aprovada per les Corts de Cadis el 19 de març del 1812. S'encetava, així, el constitucionalisme a Espanya i s'obria pas a la idea que el poder no pot ser absolut, sinó limitat, i que ha de respondre a la voluntat general de la nació.

El període 1814-1823 vindria marcat pels corrents de reacció i revolució, per l'expulsió dels francesos, per la crisi econòmica i per la divisió entre el liberalisme radical i el moderat. Tot plegat abonaria el restabliment de l'Antic Règim i, amb ell, el de les caduques condicions econòmiques i socials. Els francesos ocuparien –novament– el país (1825-1827). [«Des de 1830 als governants espanyols no els és permès ja ni de seguir somniant amb la reconquesta d'Amèrica. Des de 1830 està clar que els dies de l'absolutisme estan](#)

[comptats, perquè no té cap esperança de futur, cap model alternatiu de progrés i creixement per oferir a la seva pròpia societat.»](#)

Mort Ferran VII (1833), la guerra carlista –a favor del seu germà Carles i contra la successió femenina– ja era un fet en ser abolida la llei sàlica. La revolució liberal i la revolució popular (1833-1843) sacsejarien novament el país. El mateix any de la inauguració del tren, l'anomenada «Revolució de Febrer» a França feu trontollar, novament, Espanya.

Mataró tenia 9.943 habitants l'any 1787, segons el cens de Floridablanca, i arribaria a uns 11.000 habitants (2.271 veïns o famílies) el 1804. Dues dècades més tard, el 1824, Mataró arribaria a 12.476 habitants segons el padró del mes d'octubre. El 1842 (Miquel Biada ja feia dos anys que havia tornat de Cuba) hi havia 13.203 habitants. I un parell d'anys després de la seva mort (1850), Mataró tenia 13.147 habitants. En 63 anys, doncs, Mataró havia crescut un 30% amb una diferència positiva de 3.204 habitants més.

Mataró era capital de corregiment (1718-1845), de la província de Marina (1751-1889) i del partit judicial (1834); tenia Escola de Nàutica (1781-1850), port i duana de mar. Era pol d'atracció d'immigrants, especialment de poblacions del mateix corregiment i fins i tot de més



MIQUEL BIADA
EN LA NUMISMÀTICA

A la medalla oficial del Centenari del Ferrocarril figura, en una de les cares, una al·legoria del ferrocarril, i en l'altra, el perfil de Biada darrere del marquès de Salamanca. La Comissió Local també va procedir a editar una medalla local del centenari, en plata i bronze, amb Biada a l'anvers i la locomotora *Mataró* al revers. A l'anvers: el bust de Miquel Biada, amb la inscripció en llatí «Miquel Biada Bunyol/ esforçat propulsor, va unir Barcelona amb Mataró per mitjà de la via fèrria/1789-1848». Al revers: la locomotora *Mataró*, amb la inscripció en llatí «Gràcies a l'incansable esforç de Biada vaig ser la primera a recórrer les terres hispàniques».

Revers de la medalla commemorativa del Centenari del Tren de Mataró 1848-1948 amb la locomotora inaugural *Mataró*. Fou editada per la Comissió Local del Centenari a Mataró i encunyada pel mestre artesà argenter Vallmitjana de Barcelona.

El primer ferrocarril de la Península

enllà, atrets per les possibilitats de treballar-hi o desenvolupar-hi els seus negocis.

A Mataró, al llarg dels anys trenta i quaranta, assistirem a una veritable empenta constructiva i al naixement de nous carrers, com la continuació del de Santa Marta, del Beat Oriol, de Montserrat i de Sant Isidor, el carrer del Molí (perllongació del de Sant Benet), de Cuba, d'Illuro i de Sant Cugat. Més amunt, els d'Amàlia i d'Altafulla. En canvi, a la banda de llevant, la construcció hi quedà més aturada; segons el mateix Llovet, es crearen els carrers del Prat, de Cristina i d'Isabel. Dei-

xem constància de la inauguració el 1789 de l'església de l'Escola Pia de Santa Anna, el mateix any de la Revolució Francesa i del naixement de Miquel Biada. I que feia un parell d'anys que l'Ajuntament acceptava com a bones les polèmiques obres d'urbanització de les Escaletes, que facilitarien l'accés al nucli urbà del sector de Marina.

L'any 1821, Mataró aconseguiria eixamplar els límits del terme per la part de ponent fins a la riera d'Argentona (Pla d'en Boet i zones limítrofes) i renunciava al veïnat de Traïà a favor d'Argentona, acord que fou suspès entre els anys 1824 i 1840, en què quedà establert definitivament.

El desenvolupament industrial a Mataró a partir, sobretot, dels anys quaranta, amb la instal·lació de fàbriques propulsades per la força dels «vapors», havia de concentrar força gent i començar a donar a la ciutat un caràcter marcadament industrial. Un caràcter que es veuria reforçat, sens dubte, per la implantació del ferrocarril entre Barcelona i Mataró, impulsada pel mateix Miquel Biada que –dissortadament– no pogué veure acabada la seva obra.

Pascual Madoz ha deixat escrit quin era el moviment del port matoroní els anys 1844 i 1845. L'any 1844 hi figuren 668 embarcacions d'entrada (11.590 tones) i 659 de sortida (10.798 tones). I el 1845 en foren 644 (17.124 tones) i 573 (13.930 tones),

Napoleó a Santa Helena. Imprès per Jean-Charles Pellerin, de l'Imagerie d'Épinal, mostra l'emperador deposat i condemnat a l'exili a l'illa britànica de Santa Helena, al bell mig de l'oceà Atlàntic. Bonaparte desembarcà a l'illa, on fou deportat el 17 d'octubre del 1815 ultra la derrota de la Grande Armée a Waterloo, i allà morí el 5 de maig de l'any 1821.



ACM: 70-385-2555



ACM: 70-385-571-2

ATTAQUE ET DÉFENSE DE MATARO ,
La Brigade du Général De Vence (Div^{en} Curial, 4^{me} Corps) repousse et met en fuite les Divisions Espagnoles de Glocera et de Milanis .
 Le 24 Mai 1823 .