

historia

piezas  
de museo

a todo  
tren

libros

artes

mi cámara

■ historia



La locomotora del Tren del Centenario en la rotonda del Museo de Vilanova.

## La buena prensa del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró

En 2023 cumple 175 años el primer ferrocarril español en territorio peninsular. Desde aquel 28 de octubre de 1848, es innegable el impacto del ferrocarril en la sociedad, el trabajo, la economía, las artes... en definitiva en la vida de las personas. A ese impacto ayudó la prensa desde el primer momento haciéndose eco y destacando las ventajas del nuevo medio de transporte que cambió para siempre el mundo.

Es probable que Miquel Biada, empresario y principal promotor de la llegada del *carril de hierro* a la Península Ibérica, no fuera completamente consciente de la repercusión que iba a tener su loable y trascendente iniciativa durante, al menos, los siguientes 175 años.

Biada, que no pudo ver concluido *su* proyecto, formaba parte de una sociedad que casi nada tiene en común con la contemporánea, con una moral, ideas, costumbres y circunstancias, de toda índole, enormemente diferentes a las de, no ya el siglo XXI, sino del mismo siglo XX.

En 1848, año de la inauguración de aquella pri-

Anverso de la medalla conmemorativa de la inauguración del ferrocarril de Barcelona a Mataró.

mera línea peninsular, Barcelona-Mataró, España sufría profundos problemas de gravedad: las guerras Carlistas, que iban a asolar buena parte de los recursos del Estado durante casi toda esa centuria; la *incubación* de las distintas ideologías liberales que se extendían por toda Europa contra los absolutismos; un capitalismo instalado e incipiente —aunque con gran intervención gubernamental— y gran profusión de conflictos laborales, clientelismo político y desórdenes recurrentes.

Así, parecía una quimera trasladar a la península el ya reconocido como uno de los mayores

avances de la Edad Contemporánea: el *camino o carril de hierro*; de hecho, a Biada “construir ese tramo de ferrocarril le quemó la fortuna, la salud y la vida, ¡pero lo logró!”, según explicaba Antoni Biada, descendiente de Miquel, como recogía *Via Libre*.

## Las pruebas

Uno de los pilares de esa sociedad decimonónica era la prensa. Existía una gran cantidad de cabeceras locales con mayor o menor difusión, que recogieron con enorme entusiasmo ese primer viaje de treinta kilómetros entre Barcelona y Mataró, el pueblo natal de Biada, el 28 de octubre de 1848.

Casi todos los periódicos del momento reñaron el “fausto acontecimiento que se verificará con toda la pompa que por su importancia requiere (...) pues que siendo el primero, debe ser considerada su apertura como una verdadera fiesta cívica”, como se leía el día posterior a la inauguración en la página 4 de *El Heraldo de Madrid*, que a su vez, recogía el texto del *Diario de Barcelona* del día 25.

Pero antes de ese significativo día, se realizaron las pertinentes pruebas, como señalaba *El Clamor Público* citando un *diario de Barcelona* (“otra prueba del ferrocarril de Mataró”) el 17 de octubre: “Tenemos la satisfacción de publicar que hoy ha tenido lugar con el éxito más brillante la inspección oficial del camino de hierro (sic) de esta a Mataró. A la ida ha gastado treinta y seis minutos, (...) a la vuelta se han hecho pruebas con pesos considerables en puentes y terraplenes que señaló el ingeniero jefe del distrito, don Antonio de Arriete”.

El breve anuncio concluía que “todos los ensayos han salido perfectamente y a entera satisfacción de dicho señor y de todos los concurrentes, no quedando duda acerca de la completa solidez de todas las obras (...) y de que este dejará colmados los deseos generales del país”.

El 12 de octubre, *La España* publica cómo cuatro días antes “sale una expedición a Mataró por el camino de hierro. Como es la primera prueba, el viaje se hará muy despacio, empleándose cerca de una hora”, y ya avisaba del efecto que se iba a producir en los habitantes del recorrido, que “van a quedarse estupefactos cuando vean pasar por primera vez doce o trece coches, en los cuales irán sobre 400 personas. La inauguración no podrá tener lugar hasta últimos de mes”.



Portada de “El Barcelonés” del 29 de octubre de 1848 con la noticia de la inauguración.



[IIF 3278]

Portada de la descripción del "Viage a Mataró con el Ferro-carril".

Por su parte, *El Clamor Público* insistía en el impacto sobre las personas que eran testigos de semejante hito, que "se agolpaban en tropel para ver llegar los convoyes, a cuya vista se pintaba como la admiración en su semblante: al llegar á Mataró una multitud inmensa recibió á los intrépidos viajeros en medio de los aplausos de aquel gran gentío".

Hay que destacar que la extensión y difusión de estas noticias, abigarradas en las páginas y apenas distinguidas unas de otras, no fue pareja a su previsible impacto en la sociedad. Un goteo frecuente, pero débil, las dejaban, en la mayoría de los casos, en breves apuntes sobre algo próximo, que llegaría prontamente y que iba a transformar la vida de los viajeros, pero que no podía competir con las noticias de actualidad sobre las escaramuzas carlistas, la represión gubernamental, los sucesos locales o la política exterior.

### ■ Horarios y precios

Sólo *El Heraldo* anunciaba, citando a *El Barcelonés*, que "en el suplemento que se reparte hoy están detallados los demás pormenores del camino

de hierro de Barcelona a Mataró". Esos pormenores informaban, entre otros detalles, de los horarios de la mañana (7:30; 8:00 y 10) y los de la tarde (12:30; 14:00 y 16:00), así como los precios para cada clase: doce, nueve y seis reales para la primera, segunda y tercera, respectivamente, con sus correspondientes arrobas de equipaje, que no *de mercancías*.

En esos primeros viajes de pruebas se detallan cómo "había muchas señoras" o que "los viajeros del ferrocarril se distribuyeron en las fondas y cafés, en los que no todos pudieron satisfacer su apetito pues faltaba comida en las posadas; porque habiendo sido muchas más las personas invitadas a aquel viaje por los señores de la junta directiva (...) se quedaron muchos chasqueados sin poder almorzar opíparamente" (*El Clamor Público*, 12 de octubre).

Por su parte, *El Espectador*, el día 13 de octubre, como otras cabeceras, se adelanta al más que previsible éxito de la empresa recién llegada a la Península y por eso no creen "prematureo felicitar a los señores fundadores de este ferrocarril, y a los señores Miret, Bosch, Moragas y demás miembros de la junta directiva (...) así como a los maquinistas y demás que han cooperado a esta única y grande obra de este género, pues que a su incansable celo y laboriosidad es debido este adelanto en la industriosa Cataluña".

Esta visión periodística de que ese *camino de hierro* se iba a convertir en todo un fenómeno social fue trasladada contundentemente al común de los ciudadanos, e iba a ser una constante durante todo el periodo previo.

Se podía leer una -ahora sí- extensa crónica de la inauguración, el 2 de noviembre, en *El Heraldo*: "Barcelona y Mataró ya no son más que una sola población (...). En muy pocas, tal vez en ninguna ocasión hemos asistido a un espectáculo tan sorprendente como nuevo, tan grandioso como interesante".

### ■ Algo de escepticismo

Pero no todo eran parabienes y expectativas superlativas para este novísimo medio de transporte en la España continental. Algún periódico escéptico, casi aislado, se permitía poner de relieve el contexto en el que se recibió al *camino de hierro*, como explicaba *La España* el 22 de octubre, al publicar que (la inauguración) "sería un acontecimiento extraordinario, que anunciado con anticipación hubiera llamado a mucha gente y ocuparía por algunos días a la prensa periódica; pero en los momentos presentes, atendido el estado en que se encuentra en general la Europa, preocupados los españoles con las noticias en que se refiere la agitación en toda Alemania, las matanzas de Viena y las discusiones en la Asamblea de París, acaso sea un suceso que pase en cierto modo desapercibi-

bido”, porque, según este medio, “a ello contribuirá más poderosamente el estado desconsolador en que se encuentra la misma Cataluña. ¡Contraste singular el que en ella va ahora a verificarse!”.

Y continúa poniendo negro sobre blanco las contradicciones del magno suceso: “al mismo tiempo que el silbido de la locomotora anuncie el principio de una nueva era, (...) el estampido del cañón y la fusilería pondrá de manifiesto las aberraciones de los hombres, que guiados por intereses, las más veces bastardos, son causa de que se malgasten inútilmente las fuerzas creadoras del país y se empleen en fuerzas de destrucción”.

Así que, desde una prensa tan heterogénea, dividida ya entre progresistas y moderados, liberales y no liberales, no hubo, por tanto, diferencias sustanciales en el tratamiento y consideración hacia el gran cambio que se intuía.

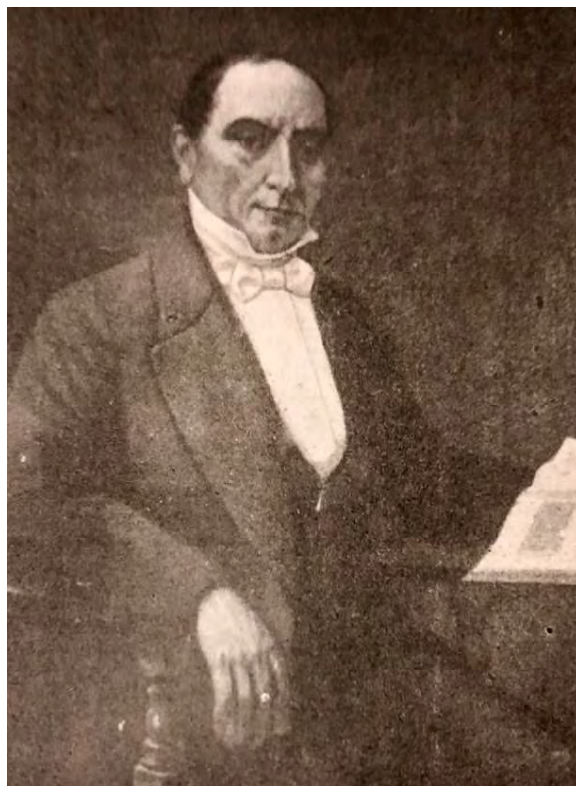
No hubo rechazos tajantes ni aspavientos de indignación, que sí existieron en ciertos sectores profesionales afectados en su cuenta de resultados, como el de los tradicionales y asentados transportes de *tracción de sangre*.

## ■ Atentado

No se encontraron pruebas ni hubo víctimas, como señala *El Espectador* el 28 de octubre, pero tres días antes de la inauguración “algunos mal intencionados cometieron el criminal atentado de pegar fuego a uno de los puentes del ferrocarril de Mataró, inmediato al Masnou. Parece que el daño ocasionado podrá ser reparado prontamente, pero es deplorable el que se haya intentado la realización de un acto de barbarismo que, aunque llevado a cabo por gente desconocida, redundará siempre en la ilustración y el buen nombre del país”.

Durante los días siguientes a la solemne ceremonia de inauguración la mayoría los periódicos contaron a sus lectores una crónica detallada de lo ocurrido: hubo tres bendiciones católicas y varias alocuciones de los responsables de la empresa; asistieron los más importantes autoridades políticas, militares, judiciales y eclesiásticas de la zona...

El *Clamor Público* del 2 de noviembre aseguraba, citando al diario *Fomento*, como colofón final a la inauguración, que “hoy ha sido un día grande, día memorable, que hará época (...) en todo el Principado, de la Es-



Miguel Biada y Buñol. Ilustre mataronés iniciador del ferrocarril de Barcelona a Mataró primero que circuló en la Península.

paña entera, porque se ha bendecido e inaugurado el primer ferro-carril de España”, y concluía exhortando a continuar con la benéfica tarea para que “imiten su grande egemplo (sic) las demás provincias de España, y luego será nuestra nación tan grande, poderosa y feliz como puede y merece serlo”. ■

PELAYO ESTEVE

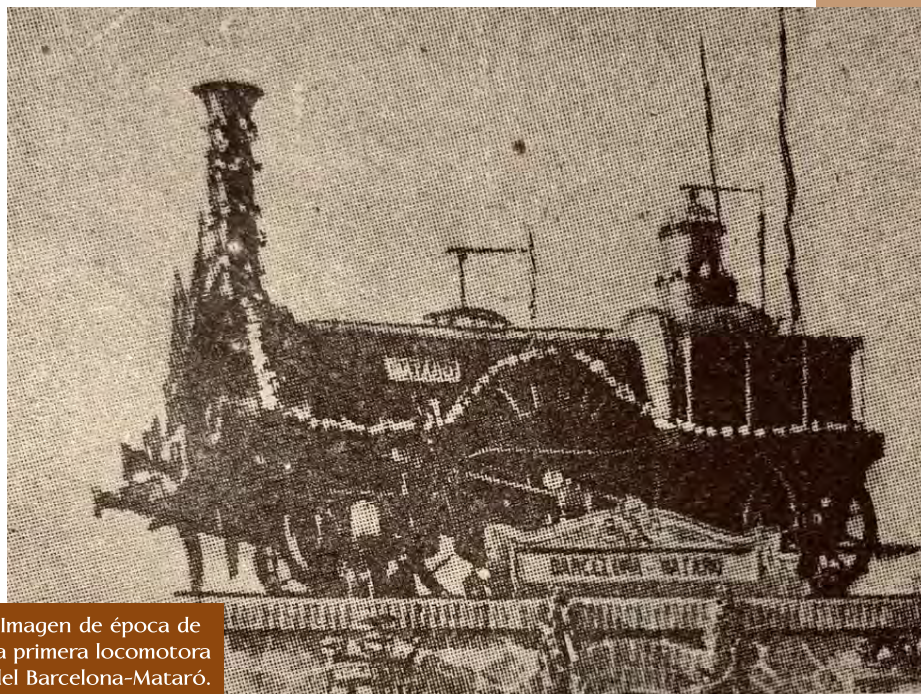


Imagen de época de la primera locomotora del Barcelona-Mataró.