

■ historia



Los románticos del ferrocarril: Biada, Gibert, Samá, Struch, Bosch Barba, Viada, Sirvent.

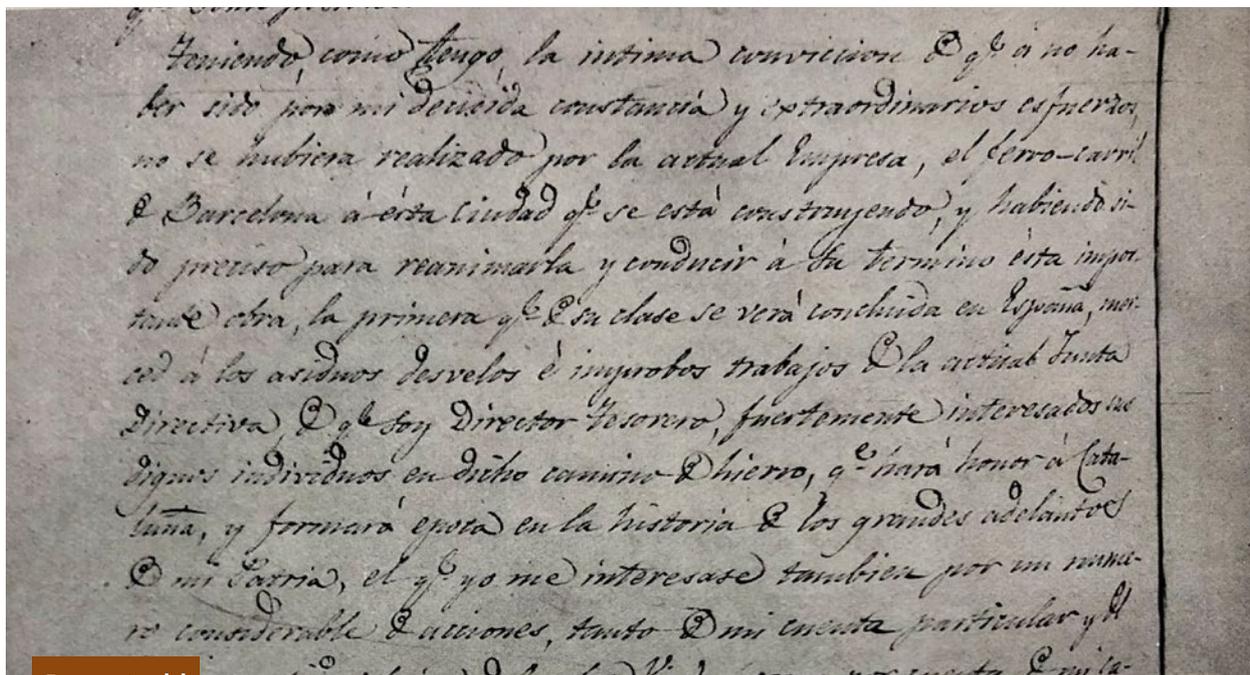
Semblanza biográfica de Miguel Biada

Biada fue el promotor principal del primer ferrocarril que se construyó hace 175 años en la España peninsular, y cuyos últimos años de vida se consagraron a esta tarea colosal que comenzaría a situar a los españoles en la modernidad.

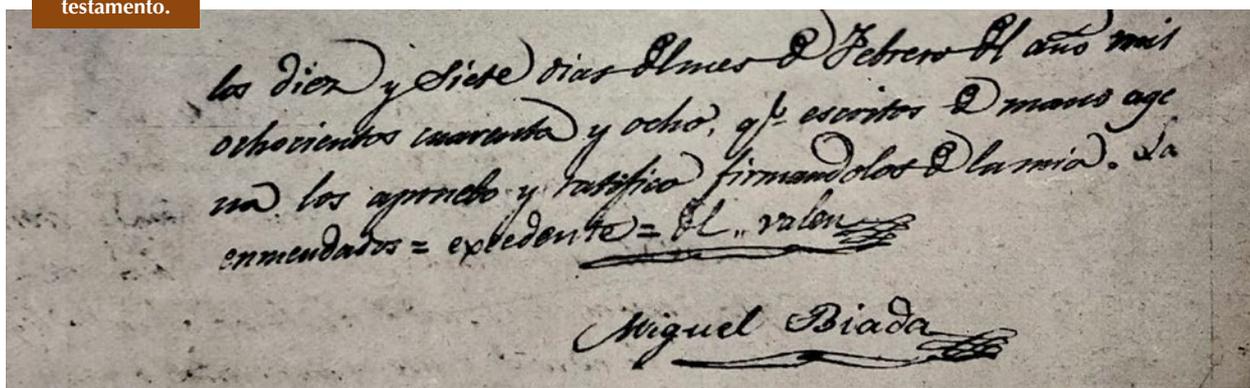
Biada no sólo fue la persona imprescindible que concibió la idea de traer el tren a la Península, sino un espíritu emprendedor, desprendido y perseverante que promovió, hasta las últimas consecuencias, con esfuerzo y arriesgando su propia hacienda, su construcción desde su pueblo natal, Mataró, hasta Barcelona.

Su familia, los “Viada” -se ignora por qué Mi-

Según Jorge Luis Borges, las biografías “son el ejercicio de la minucia, un absurdo. Algunas constan exclusivamente de cambios de domicilio”. Más allá de lo impostado de la definición del célebre escritor, no es este el caso, porque la biografía de Miguel Biada Buñol consta de, efectivamente, cambios de domicilio, pero desde luego no fue ni una minucia, ni un absurdo.



Fragmentos del testamento.



guel lo cambió, aunque es muy probable que fuera como protesta por algún hecho poco honorable o indecoroso de un familiar- se instaló en Mataró a principios del siglo XVII, y tenía su origen en Brive la Gaillarde, una población a quinientos kilómetros al sur de París.

Miguel nació en Mataró el 24 de noviembre de 1789, un año clave para el devenir de la civilización occidental, un año que quebró, durante más de un decenio y como ningún otro, los cimientos del sistema de privilegios del Antiguo Régimen y alumbraría el germen de las sociedades occidentales actuales.

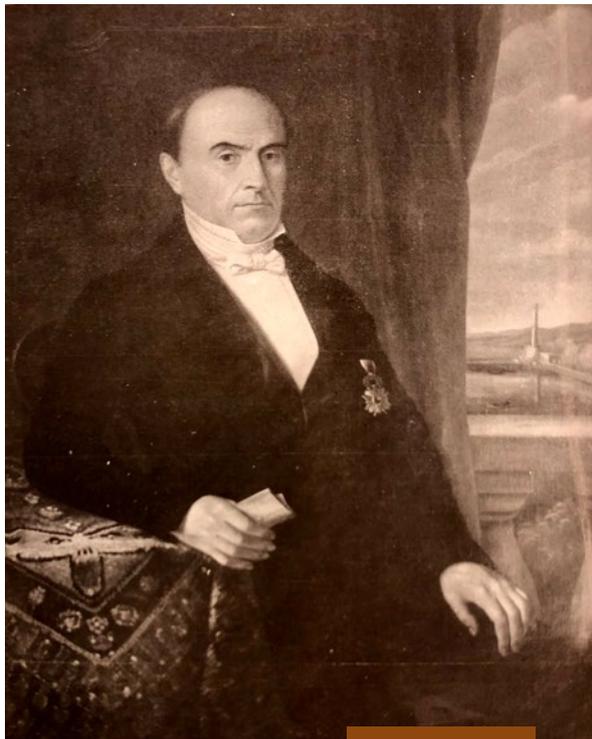
Nació en la casa que fuera número 27 de la calle de Argentona, entonces denominada “de fuera del Portal de Argentona” porque se encontraba en el exterior de las murallas. El 26 de noviembre recibió bautismo en la Iglesia Parroquial de Santa María.

Su padre, Juan Bautista Salvador Viada y Pou,

pertenecía a una familia asentada en Mataró desde el XVII, y su madre, doña Teresa Bunyol, era descendiente de una familia de menestrales que trabajaban en la industria de los toneleros de las calles de la localidad más cercanas al mar.

Hay una circunstancia en Miguel que marcará su devenir desde muy pronto: su progenitor tenía 46 años cuando él nace, y el mayor de los trece hermanos, Salvador, veintiséis, cuando el padre fallece, a finales de 1793 o comienzos de 1794. Será el primogénito quien ejerza una enorme influencia en el destino y personalidad de Miguel.

Estudió en las Escuelas Pías y a la hora de decidir su futuro quiso continuar con la emulación de su hermano Salvador, que desde 1805 bien podría ya ser patrón de barco, de forma que con el permanente tutelaje fraterno, estudió la especialidad de piloto en la Escuela Náutica de Arenys de Mar, donde residía una hermana suya, Josefa. En 1806 fue



Retrato de Biada.

inscrito en el registro de alumnos, aunque no consta que realizara las prácticas necesarias de piloto de marina mercante.

■ Guerra de Independencia

Durante la guerra contra los ejércitos napoleónicos, en 1810, y en plena efervescencia emancipadora de los territorios de ultramar, Biada ya está instalado en la venezolana Maracaibo como armador y consignatario, a pesar de que viaja en 1815 a Mataró para contraer matrimonio con Teresa Prats, con la que tendría cinco hijos, de los que le sobrevivirían tres: Miguel, Salvador y Juan.

Ese mismo año, el entonces gobernador de Maracaibo, Fernando Villares, le nombra capitán de la goleta armada Manuela, que defiende la ciudad de Coro ante el ataque del suevo de Bolívar, el general Francisco José Rodríguez del Toro, IV marqués del Toro, hasta que renunció al título nobiliario para abrazar la causa republicana.

En marzo de 1820 asciende, nombrado por el general gobernador de Venezuela, don Pablo Murillo, a comandante principal de una escuadrilla de barcos ligeros en la laguna de Maracaibo, con el cometido de defender la capital.

El 25 y 26 de noviembre, debido al armisticio entre los insurgentes independentistas y los realistas, es el encargado de llevar a las ciudades de Ríoacha, Santa Marta y Cartagena, en su nueva goleta, *Amable*

Teresa, a la comisión que iba a comunicar las condiciones de la suspensión de las hostilidades.

Al arribar de nuevo a Maracaibo, fue engañado por las señales del Castillo del Morro, y se encontró con una ciudad que se acababa de pronunciar en favor de Colombia. Esta circunstancia le obligó a abandonar sus negocios de forma súbita y ruinoso, y a volver a España.

Maracaibo, uno de los últimos bastiones realistas en Venezuela, iba a resistir el asedio rebelde hasta enero de 1823, con alternancia en su dominio, pero para entonces Biada ya estaba instalado en otro lugar: Cuba.

■ La aventura antillana

Algunas biografías lo sitúan aún en Mataró en 1822, pero es más probable que al finalizar 1821 fuera uno de los mataroneses que se embarcaron hacia Cuba, para convertirse después en un indiano de los que regresaban a la patria con la intención de disfrutar de la fortuna obtenida.

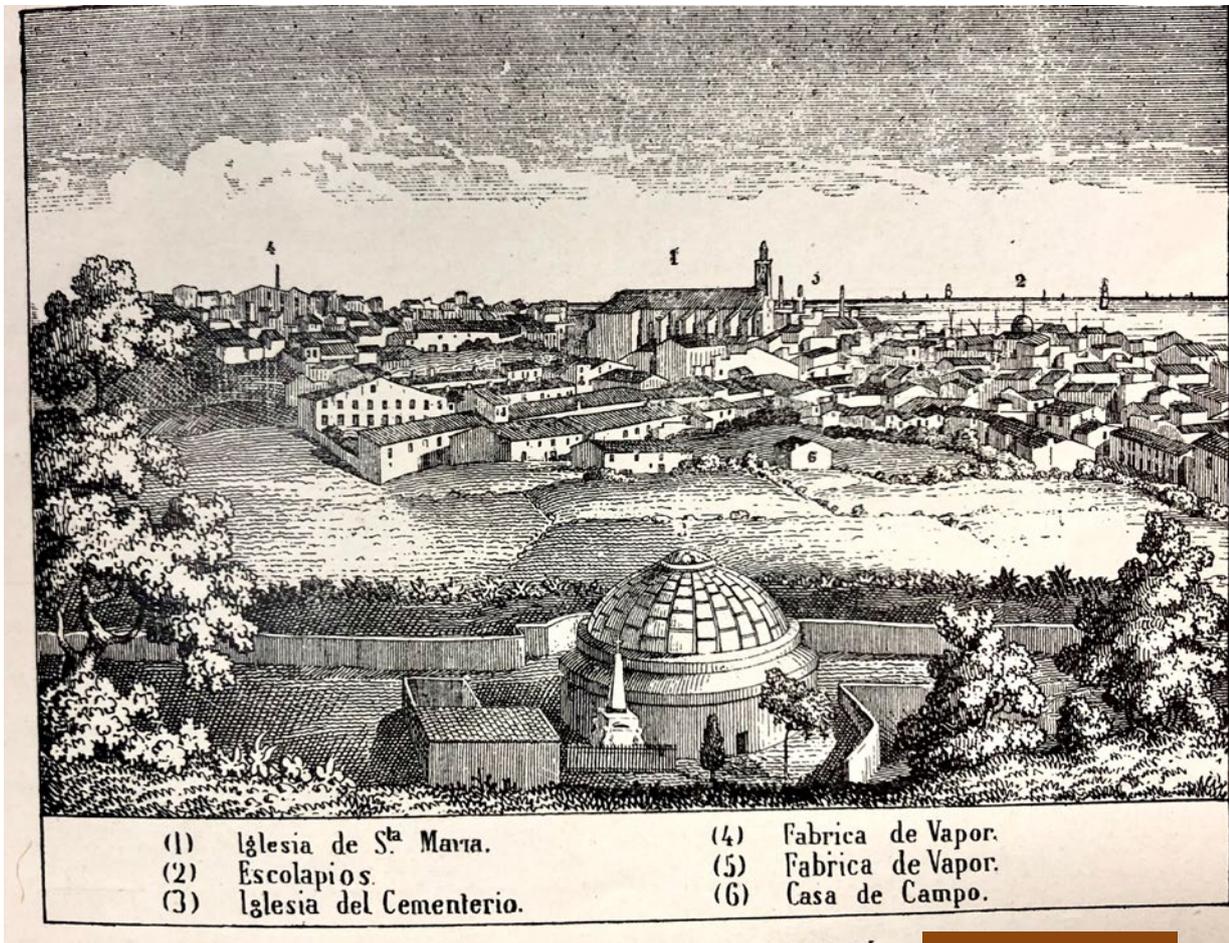
A comienzos del XIX, era habitual emprender esta aventura durante cuatro o cinco años -previa autorización por registro notarial- y, en la mayoría de los casos, dejar a la familia con la esperanza de tener más oportunidades y prosperar.

La inversión de capitales nacionales y extranjeros en la Península era muy escasa, y no se conseguía abandonar ni el umbral de la bancarrota en las cuentas del Estado por la enorme inestabilidad política, ni la deuda de la hacienda estatal, ni la ancestral mentalidad conservadora que impedía las inversiones privadas, fabriles en su mayor parte y realmente productivas, que generaran riqueza y desarrollo. Biada se opuso a esa mentalidad atávica, que había provocado el atraso con el que se encontró al regresar de Maracaibo.

Ese espíritu le llevaría a establecerse en Cuba, donde residían dos de sus hermanos, en Santiago y en La Habana. A través de la firma Biada & Cía, se dedica, en las dos ciudades, a la importación de productos -alimentos, maquinaria, textiles- en una actividad mercantil de transporte y financiación requerida por las condiciones de la economía cubana, casi enteramente agrícola.

En este período ya figuran como ayudantes a su lado familiares como sus sobrinos Onofre, Antonio y Francisco, además de su primogénito Miguel. Se estableció en La Habana durante casi veinte años como comerciante, y sería allí donde tendría su primer contacto con el medio de transporte que le fascinó.

En 1833, fallecen su esposa y dos de sus hijos, Casimiro y Cristina, a causa de la epidemia de cólera que asoló la isla. En esa fecha se produce el primer



- (1) Iglesia de S^{ta} Maria.
- (2) Escolapios.
- (3) Iglesia del Cementerio.

- (4) Fabrica de Vapor.
- (5) Fabrica de Vapor.
- (6) Casa de Campo.

Panorámica de Mataró.

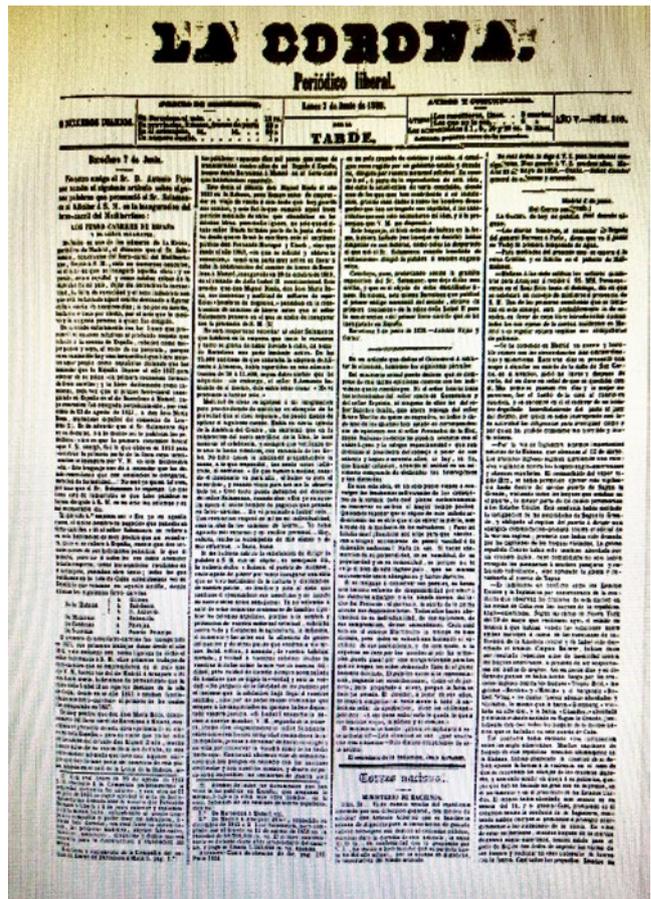
interés de Biada por el ferrocarril. Su participación, a instancia del capitán general Mariano Ricafort, como accionista y en la junta para la construcción de la línea entre La Habana y Güines (una zona de gran producción azucarera), le llevará a la convicción de llevar semejante adelanto a su *patria chica*.

El ferrocarril

En un artículo publicado el 7 de junio de 1858 en el diario liberal *La Corona* de Barcelona, pero fechado el día 2, se podía leer “nuestro amigo, el Sr. D. Antonio Fajas y Ferrer” afeaba con socarrona ironía al Sr. Salamanca unas palabras de su discurso ante la Reina en la inauguración del ferrocarril del Mediterráneo. En ellas, el orador se atribuía el principal mérito de la implantación del camino de hierro en España ¡en 1851! pero la mayor indignación se la produjo “una inexactitud que hiere nuestro amor propio como españoles, al afirmar que fue menester que la España llegase al año 1845 para obtener de su reina la primera concesión formal de ferrocarriles”.

Las inexactitudes del Sr. Salamanca continuaron siendo rebatidas una a una por don Antonio, como la existencia en Cuba, desde 1837, de líneas férreas que el orador, incomprensiblemente, desconocía.

Pero el interés de este artículo -o carta al periódico-



dico- reside en las líneas que describen la celebríma apuesta que Biada exclamó cuando contempló las primeras máquinas de vapor moverse sobre los raíles cubanos: Fajas asegura que ha “oído de los labios del difunto Miguel Biada, mucho tiempo antes de su vuelta de la isla de Cuba (...) estando en el café de la Lonja de la Habana, estas palabras: *apuesto diez mil pesos que antes de transcurridos cuatro años de mi llegada a España, iremos desde Barcelona a Mataró en el ferrocarril que mandaremos construir*”.

Don Antonio sitúa la frase en el año 1839, “poco tiempo antes de emprender su viaje de vuelta a este suelo que hoy guarda sus cenizas” y no ceja en censurar las palabras del Sr. Salamanca ensalzando el empeño y la obra de Biada, Roca, “sus consocios y multitud de millares de españoles hombres de negocios, (que) pensaban en la construcción de caminos de hierro antes que el señor Salamanca pensase en el que acaba de inaugurar con la presencia de S.M.”.

Biada perdió la apuesta, porque conseguiría su propósito con cuatro años de retraso. Al llegar a su tierra comprobaría la muy diferente actitud en uno y otro lugar para incorporarse al desarrollo moderno, y la enorme brecha económica que existía entre la todavía próspera y audaz provincia de ultramar y la vieja, rural y belicosa España, instalada en una lucha contra sí misma y despreocupadamente ajena a los nuevos tiempos que corrían por el mundo.

■ De vuelta a España

Biada abandona definitivamente América en 1840, cuando en los antiguos virreinos el legado español ya se persigue: ruptura de las estructuras coloniales; transformación de los sistemas mercantiles; persecución de los grupos dominantes más cercanos a la antigua metrópoli...Y todo gravitando en torno al poder militar que iba a comenzar un extenso período de influyente presencia y gobierno en la política de los antaño territorios españoles.

Al tiempo, en la España peninsular está consumiéndose la primera Guerra Carlista, que había comenzado siete años antes, y se prepara la renuncia de la Regente María Cristina. El primogénito, Miguel Biada Prats, se quedó al frente de la compañía comercial, probablemente orgulloso de que su padre fuera armado, por Isabel II, Caballero de la Orden Americana de Isabel la Católica, gracias a los “relevantes servicios y sacrificios personales, así como pecuniarios, en los sucesos de Venezuela”.

Su actividad económica, una vez instalado en Barcelona, se dedicó a la explotación de minas en Murcia, Almería y el norte de Asturias, además de abrir una casa de comercio en la Ciudad Condal y

ocho máquinas *vaporizadas* de hilatura de algodón en Mataró.

Separar la persona de su obra es siempre obligado. La reciente y polémica, por innecesaria, referencia historiográfica revisionista a su condición de poseedor de esclavos es cierta, pero sería un terrible error y un anacronismo despojar de su contexto o tergiversar la circunstancia: en su primer testamento, que Biada redactó en 1833 en La Habana -por temor a enfermar de cólera como su esposa e hijos- y que adjuntó a un codicilo poco antes de fallecer, confirma la existencia de un número indeterminado de esclavos en su casa de Cuba.

Biada participó en el gran debate surgido en aquella época acerca de promover o no la emancipación de esclavos; su postura, que denunciaba también la hipocresía anglosajona en este asunto, era la de mantener el sistema cubano de la producción agrícola de plantación por razones preventivas y de índole económica, al considerar menos productivo que su cultivo lo realizara la inmigración que ya arribaba al continente, como así ocurriría después de la abolición.

Biada se mostró muy interesado en este asunto: llegó a viajar a la capital estadounidense para asistir a las sesiones del Congreso sobre esta cuestión, porque veía peligrar el sistema de producción que había imperado hasta entonces. Lo cierto es que la realidad desmentía los supuestos de los que pensaban como Biada: en esa época de zozobras políticas constantes, la productividad agrícola bajó significativamente en las zonas de Venezuela y Perú, y en las minas de Nueva Granada, con mano de obra africana.

Además, a medio y largo plazo, la esclavitud no iba a sobrevivir a los obstáculos puestos a la trata, que produjo un aumento exponencial en el precio de los esclavos. Ya en la década de los veinte la esclavitud doméstica había perdido importancia y consideración social en Hispanoamérica, aunque la agrícola estaba todavía muy apoyada por muchos de los grandes terratenientes.

A pesar de que era legal en la isla cubana, desde la década de los cincuenta, cuando comienzan las soluciones *de compromiso* de los nuevos estados -que contemplan la prohibición de la trata y la libertad de los futuros hijos de las esclavas- existía una sensibilidad acusada en ciertos sectores sociales -muy activos en prensa- que reclamaban su abolición, hecho que sucedió en 1886, y durante la I República, el 22 de marzo de 1873, en Puerto Rico.

El temido incremento de la delincuencia, o el desorden socioeconómico que advertían los partidarios de la esclavitud a raíz de la manumisión puertorriqueña, no se produjo, por lo que su ejemplo sirvió como muestra de la venidera sociedad sin esa inhumana y anacrónica institución legal.



Panteón.

La cuestión estaba ya en la calle y periódicos como *El Abolicionista*, *La Discusión* o *La Propaganda* hicieron campaña para que se eliminara del ordenamiento español. Su aprecio personal por el gobernador de la isla entre 1834 y 1838, Miguel Tacón y Rosique, un militar de métodos expeditivos con el que coincidía en el modelo para la explotación de los territorios americanos y al que apoyó cuando reprimió con dureza grupúsculos liberales abolicionistas, contrasta con el agradecimiento que Biada recibió del Ayuntamiento de Mataró, en 1837, por su ayuda en la recaudación de dinero para las familias de los guardias abatidos por los carlistas durante la primera Guerra.

■ En la historia

Pero la figura de Miguel Biada ha quedado marcada por su colosal empeño en sacar adelante la que es la primera línea férrea de la España peninsular entre Barcelona y Mataró. Hubo iniciativas con el permiso gubernamental para construir el camino de hierro desde 1829, pero, en un alarde de artificioso ímpetu empresarial y laxo compromiso estatal, todas terminaron en nada.

Biada formaba parte de un grupo de inversores que pretendían, de forma definitiva y con una financiación sólida, traer a España el ferrocarril, tal y como se había “apostado” durante su residencia en Cuba.

Durante 1840, y a lo largo de tres años, intentó, sin éxito, atraer al capital catalán. Convencido del rechazo al proyecto de sus paisanos, buscó inversores extranjeros a través de un representante de maquinaria, José M. Roca, residente en Londres y muy bien relacionado con los sectores bancarios y financieros de la ciudad.

Así, se colocó la mitad de las 10.000 acciones que en principio se iban a suscribir con un capital total de 20 millones de reales de vellón. Fue el mismo Roca quien solicitó la concesión, que se otorgó el 23 de agosto de 1843, mediante una Real Orden que, además, la declaraba de utilidad pública.

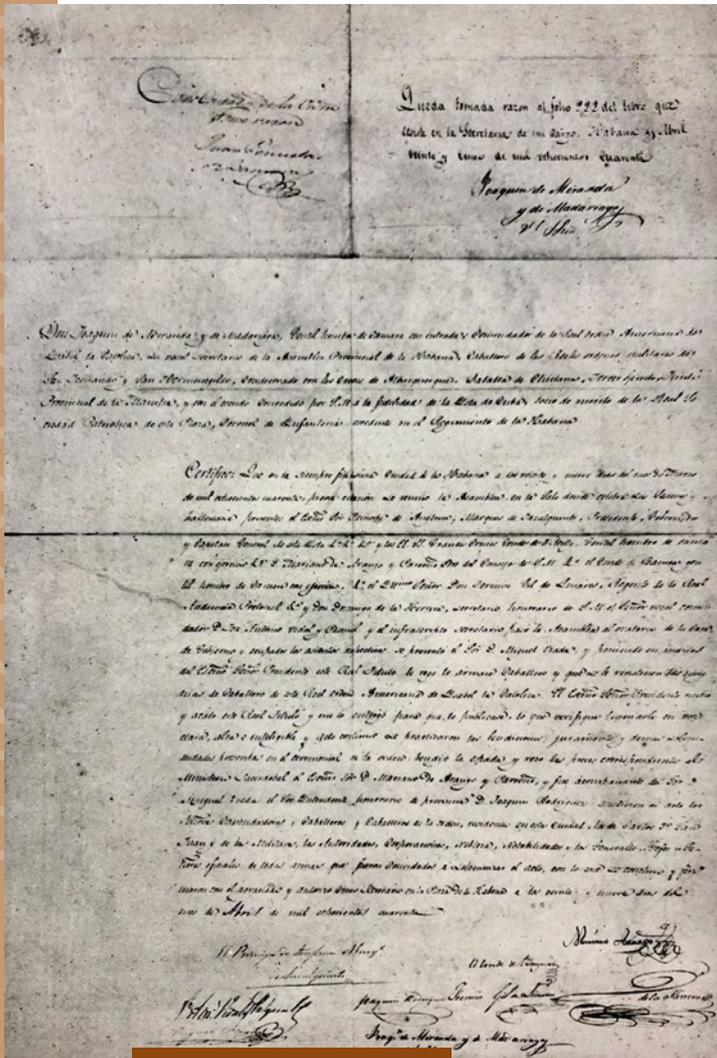
También fue Roca quien propuso y consiguió que la casa Mackenzie & Brassey se encargara de su construcción, aunque Biada era la persona que iba a estar detrás de cada decisión, de cada solución y de cada desembolso desde el principio, hasta su propio final; eso sí, no podía advertir en ese momento las enormes adversidades a las que se iba a enfrentar para sacar adelante su histórico proyecto.

El mismo Roca llegaría a pleitear contra Biada por la suculenta comisión del 1,5 por ciento sobre el material importado, que había acordado con unas condiciones que no se pudieron cumplir en su totalidad, como la concesión estatal a perpetuidad.

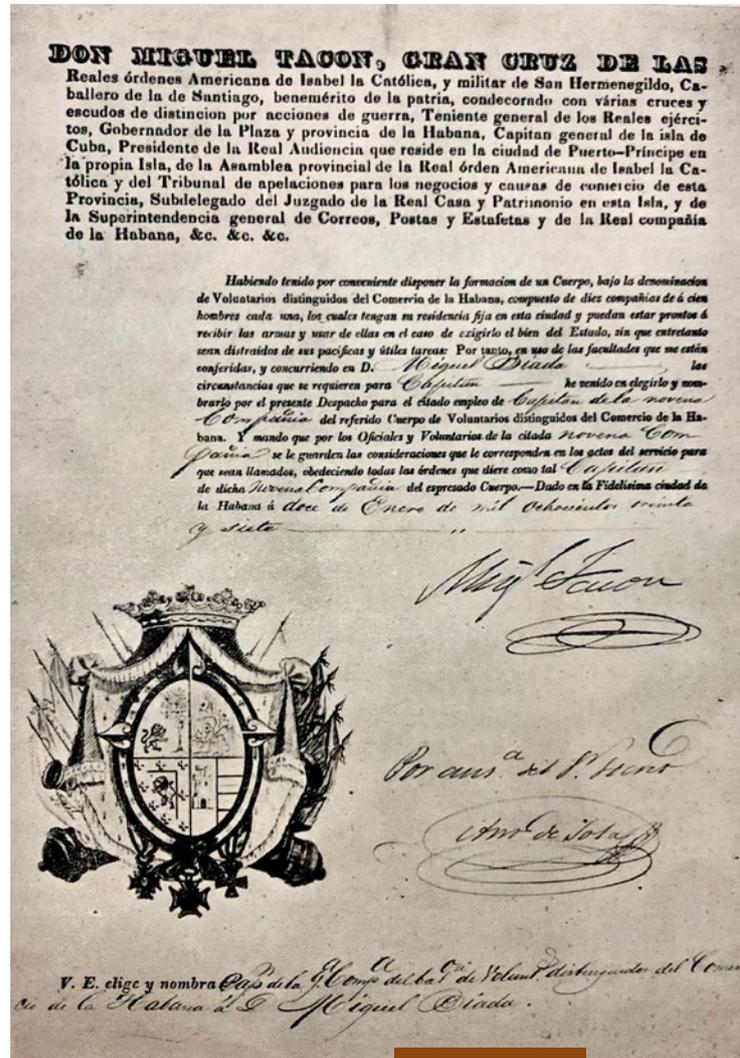
Los conflictos, como las indemnizaciones exi-

■ Fuentes principales:

- *Biografía Miguel Biada*. Jaime Castellví Toda, archivero municipal del Ayto. de Mataró. (Archivo FFE)
- Entrevista a Manuel Cousachs en Capgros.com, historiador y arqueólogo, autor de una biografía de Biada///
- *Breve Historia de España*, Fernando G. de Cortázar. (Alianza)
- Joaquím Llovet Verdura. *Biografías RAH.es*///
- *Badalona y el carril de Mataró*. José María Cuyás Tolosa. (Archivo FFE)
- *Historia Contemporánea de América Latina* (Alianza). Tulio Halperin Donghi
- *Cien Empresarios Catalanes*. Francesc Cabana y otros. Ed. Lid. (Archivo FFE)
- biada.com (web de la familia Biada)///



Reverso del título de caballero.



Título de capitán.

gidas por los terrenos; la resistencia de los terraplenes que contenían los embates del mar, cuyos materiales no eligieron bien los ingenieros británicos; las protestas de los pescadores de Badalona (y de los ayuntamientos de la costa en general, cuyas playas iban a verse muy afectadas porque el trazado era eminentemente costero); los sabotajes y la desconfianza de las gentes y los inversores ingleses fueron sólo algunos de los problemas que Biada tuvo que sortear para que, el 28 de octubre de 1848, con un costo total aproximado de un millón de duros, se produjera la esperada inauguración de la línea férrea Barcelona-Mataró.

Testamento

En su testamento, del que nombra albacea a su sobrino Onofre, parece que ya vislumbra que su figura no será valorada en su justa medida, aunque quizá también pueda desprenderse cierta falta de humildad, porque en el séptimo párrafo se puede leer:

“(…) Teniendo en cuenta como tengo, la íntima convicción de que a no ser por mi decidida constancia y extraordinarios esfuerzos, no se hubiera realizado por la actual Empresa, el ferrocarril de Barcelona a esta Ciudad, que se está construyendo; y habiendo sido preciso para reanimarla y conducir a su término esta importante obra, la primera que de su clase se verá concluida en España, merced a los asiduos desvelos e ímprobos trabajos de la actual Junta Directiva, de (la) que soy Director Tesorero, fuertemente interesados sus dignos individuos en dicho camino de hierro, que hará honor a Cataluña, y formará época en la historia de los grandes adelantos de mi Patria (...)”.

Miguel Biada Buñol falleció por un derrame cerebral el 2 de abril de 1848, casi siete meses antes de la solemne inauguración, sin ver cumplido el mayor empeño que tuvo en su vida y por el que, desde entonces, figura con especial relieve en los libros de historia. ■

Pelayo Esteve