



La experiencia de Miguel Biada en dos ferrocarriles pioneros: La Habana-Güines y Barcelona-Mataró

Ponencia presentada por el Círculo Histórico Miguel Biada en el 170 aniversario del 1er ferrocarril de Iberoamérica: Habana-Bejucal, 19-11-2007

Cecilia Vallés (Barcelona), con la colaboración de Cristina Pérez (Habana)

Mataró es una dinámica y dulce ciudad de Cataluña a orillas del Mediterráneo que tiene muy presente la historia del primer ferrocarril cubano, y que comparte con Bejucal el honor de ser la primera ciudad de su país al que arribó el ferrocarril. Entre un caso y otro mediaron once años, ya que el ferrocarril de Barcelona a Mataró no logró inaugurarse hasta 1848. Esta coincidencia nos invita a establecer algunos paralelismos, sin ninguna pretensión de asentar verdades definitivas: sólo unas reflexiones.

El trazo que une ambas historias es un surco dejado en la mar por un marino catalán, Miquel Biada y Buñol (Mataró 1789-1848), que vivió en La Habana durante quince años, establecido como comerciante en tabaco y con un negocio de amplio giro, el cual se implicó en una sociedad de accionistas para la construcción del ferrocarril de la Habana a Güines, y retornó a Cataluña en 1840 con el firme propósito de llevar a su tierra este sistema revolucionario de transportes.

La actividad de Biada no llegó a realizar el ferrocarril cubano, a causa de la decisión de las autoridades en 1833 de dirigir el proyecto desde la Junta de Fomento del Comercio y la Agricultura y financiarlo a través de un empréstito extranjero. Pero en cambio esta implicación y actividad es muy importante para la historia del ferrocarril de Mataró, ya que traza parte de sus antecedentes; es decir, la experiencia de Biada en tal tipo de empresas fue indudablemente un aporte al ferrocarril catalán.

El abismo que separa un y otro ferrocarriles pioneros es el contexto histórico-social y económico en que se desarrollaron, que determinó el grado de acogida y comprensión de la sociedad hacia el proyecto. Mientras Cuba se centralizaba todo el comercio con España proveniente y con destino a las ex-colonias españolas, al mismo tiempo España estaba inmersa en guerras civiles y luchas políticas. El resultado en Cuba era una situación económica espléndida y próspera, y en cambio en España se retraían los capitales por falta de estabilidad y la hacienda española estaba en la bancarrota. Por estos motivos la mentalidad de progreso y modernidad respecto al ferrocarril que empujaba al capital criollo de Cuba era difícil de hallar en una España retrasada y anémica, que no logró un consenso social sobre las ventajas del ferrocarril hasta que no lo vio hecho realidad ante sus ojos.

La sociedad de accionistas del ferrocarril de la Habana a Güines

El 30 de marzo de 1830 José María de Gener y el Conde de Mopox y de Jaruco habían solicitado la autorización del Gobierno para construir un ferrocarril en los terrenos bajos de Río Nuevo, en la zona de Matanzas; ello motivó que al mes siguiente Marcelino Calero se comunicase con las autoridades de la Isla ofreciendo su colaboración. En La Habana sus cartas tuvieron un efecto inmediato, tanto en las esferas institucionales como en el ámbito de la iniciativa privada. Se unieron para impulsar el ferrocarril el Capitán General Francisco Dionisio Vives, la Sociedad Económica de Amigos del País, y la Junta de Fomento, quienes animaron públicamente "a los hacendados, comerciantes y demás





personas del país a que concurran a formar una compañía anónima para llevar a cabo la empresa proyectada” (Diario de La Habana, 27 de Julio de 1830).

La iniciativa particular se había materializado ya el 2 de junio de 1830, día en que José de Herrera y Herrera, Conde de Fernandina (La Habana, 1788-1864), solicitó desde París al Gobierno español autorización para construir un ferrocarril desde La Habana con dos ramales, uno a San Antonio de los Baños y otro a Güines. El Gobierno en real orden del 19 de Julio pidió opinión a las autoridades de la Isla de Cuba, quienes a su vez contestaron en septiembre que ya había una iniciativa institucional sobre el asunto, la recién formada Junta de Caminos de Hierro de la que enviaban copia de las actas, y que convenía que Herrera perfilara su proyecto.

Tanto en el informe que dicha Junta aprobó en Enero de 1831 como en la propuesta que el Capitán General y el Intendente de Hacienda enviaron al gobierno en Febrero, se contemplaba la necesidad de reunir el capital necesario a través de una empresa de accionistas, debido a su alto coste “sin que el Gobierno ni la real Hacienda pueda ni deba entrometerse”. Establecido el coste aproximado de 700.000 pesos duros, calculaban la necesidad de vender 7000 acciones a 100 pesos cada una.

Por su parte José de Herrera y Herrera propuso en Mayo de 1831 la concreción de su proyecto. Ante esta dualidad de iniciativas el Gobierno español dictaminó el 28 de agosto que el que quisiera construir un ferrocarril se dirigiera a las autoridades de Cuba; así pues, Herrera, cuya familia estaba muy estrechamente relacionada con el Ayuntamiento de La Habana, no consiguió la concesión.

Sin embargo igualmente se constituyó la proyectada empresa de accionistas para realizar el ferrocarril, presumiblemente impulsada por el mismo entorno de Herrera. Es poco lo que se conoce de esta iniciativa, que no pudo llevar a cabo sus propósitos: en noviembre de 1832, cuando ya había colocado acciones por valor de 280.000 pesos, esta sociedad solicitó a la Junta de Fomento, por medio de Anastasio Francisco de Armenteros e Ignacio de Herrera, que protegiera su proyecto; pero ya la situación política se había decantado hacia otros derroteros y su solicitud no fue escuchada. En 1833 la Junta directiva estaba formada por José de Herrera y Herrera, Joaquín Gómez –director del Banco de Fernando Séptimo- y el propio Miguel Biada.

Importantes cambios políticos como el relevo del Capitán General y la reforma del Real Consulado de Agricultura, Industria y Comercio habían puesto al Intendente de Hacienda Claudio Martínez de Pinillos (Conde de Villanueva, 1789-1853), al frente de la Junta de Fomento, en una situación de gran poder político y económico, que supo aprovechar para impulsar el ferrocarril. El Intendente marcó un cambio de rumbo: en mayo de 1833 decidió pedir un préstamo en Inglaterra de 1.500.000 pesos y financiarlo con las rentas de la Junta de Fomento, que se elevaban a 70.000 pesos anuales procedentes del 1% de la actividad económica del puerto de La Habana. Por tanto, se dejaba de lado la idea de obtener el capital mediante una sociedad de accionistas aunque quedaba abierta la posibilidad de que de la ejecución de las obras se encargara ella. En la tramitación del asunto con el Gobierno España se adujo como razón que era preferible que el ferrocarril fuese de propiedad pública y no privada, porque el interés del empresario por la ganancia encarecería el precio del servicio.

Ni que decir, la sociedad de accionistas se sintió frustrada. Podemos constatar su disgusto en ocasión de la licitación pública de las obras de construcción en julio de 1834: no hubo ningún postulante. Se acrecentó este disgusto cuando en febrero de 1835 estalló la polémica a causa de la rápida contratación a Inglaterra del empréstito, habiendo en Cuba suficiente capacidad financiera y quien estaba dispuesto a prestarlo. En definitiva, se había generado un conflicto que dos años después se manifestó crudamente en la





personal y enconada rivalidad entre el Intendente Conde de Villanueva y el nuevo Capitán General Miguel Tacón.

Esta fue, por lo que sabemos, la experiencia subjetiva que Miguel Biada vivió en torno a la construcción del ferrocarril de La Habana, lo que lo entusiasmó y lo disgustó a la vez. Cabe pensar que convencido de la eficacia del ferrocarril continuó dándole vueltas a la idea y decidió llevarla a cabo en su tierra natal, con el deseo de elevar a España al nivel de progreso de las naciones. Se dice que expresó esta determinación suya precisamente el día feliz de la inauguración del tramo hasta Bejucal, el 19 de Noviembre de 1937.

Narra la escena un testigo presencial, Antonio Fajas y Soler, en un artículo periodístico en 1858: "Yo he oído de los labios del difunto D. Miguel Biada, mucho tiempo antes de su vuelta de la isla de Cuba, en una conversación animada que tuvo con algunos amigos que hoy forman parte del comercio de esta plaza (Barcelona), 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".

La sociedad de accionistas del ferrocarril de Barcelona a Mataró

La formación de la empresa en Barcelona no se realizó hasta haber obtenido primero la concesión provisional del gobierno, que tramitó en 1843 José M^a Roca en nombre propio y de un grupo de personas dispuestas a realizar el proyecto, Miquel Biada, Ramón Maresch y Rafael Sabadell entre otros. Estos promotores, a través de una campaña de información pública, lograron crear un clima favorable que posibilitó una primera reunión de casi un centenar de pequeños accionistas, en la que se acordó la creación de la empresa y se votó la primera Junta Directiva, formada por Miguel Biada, Ramón Maresch, Rafael Sabadell, José Xifré, Francisco Viñas, José Ribas y Solà y José Margarit, siendo secretario Fernando Moragas y Ubach. Esta Junta constituyó legalmente la empresa en 1845 y tramitó la concesión definitiva por parte del gobierno español.

El gran obstáculo, como en todos los anteriores intentos en España de construir un ferrocarril, fue la financiación. Los capitales privados que tan disponibles se habían mostrado en Cuba, no emergían en España. José María Roca había acordado con los ingleses que ellos aportarían una mitad del capital, y los españoles la otra. En 1846 las acciones que correspondía vender en España estaban la mayoría sin comprador. En Barcelona voces enemigas del ferrocarril y del progreso habían extendido rumores en los que el ferrocarril se proyectaba como un monstruo pernicioso, hasta provocar la incomprensión general, a la que se unió la desconfianza que por entonces se difundió acerca del sistema de sociedades anónimas. No llegaban a veinte los accionistas que mantuvieron sus acciones.

Ante la falta de compromiso de los españoles, los accionistas ingleses amenazaron con retirarse del proyecto. En una reunión de accionistas celebrada el 2 de Diciembre de 1846 Miquel Biada, hombre tenaz que no se arredró ante las dificultades, convenció con célebre y ardoroso discurso a una docena de accionistas de tomar la decisión arriesgada de suscribir ellos mismos las más de 2500 acciones libres que quedaban, a cambio de ciertos emolumentos que les cedía la Junta Directiva. Así se pudo continuar la adquisición de terrenos, las obras previas de explanación y las negociaciones con la constructora inglesa Makenzie & Brassey.

Pero las dificultades mayores arribaron a finales de 1847, cuando ya se notaban los efectos de la grave crisis económica que atravesó Europa a inicios de 1848. Era el momento de comprometerse con los constructores, y la Junta Directiva prefirió no asumir el riesgo y dimitió, excepto Miquel Biada. Se eligió a una nueva Junta compuesta mayoritariamente por aquellos 12 accionistas que habían salvado la empresa, tal era el





grado de su implicación personal, formada por Juan Miret, José Bosch y Mustich, Onofre Viada, Jaime Samá y Martí, José Barba, Mariano Sirvent, y José Oriol Estruch y Ferrer, siendo secretario Mariano Vidal y Merli. En medio de gravísimas dificultades económicas y de las críticas, sarcasmos y desconfianza la empresa sobrevivió a la crisis, dando espléndidas esperanzas en la primavera de 1848. Biada murió en abril, pero el tren se inauguró en medio de un catártico entusiasmo popular el 28 de Octubre de 1848.

En conclusión, los dos procesos difieren totalmente en cuanto a la naturaleza de sus promotores, siendo uno realizado por cuenta de la administración pública y el otro por cuenta de privados. Pero tienen en común las increíbles dificultades que se les presentaron. En el caso cubano, la oposición de la máxima autoridad de la Isla que demoró la finalización del proyecto; en el caso español, la insolvencia económica de un país encallado, y lo que es peor y seguramente no pudo prever Biada, la incomprensión de las gentes sobre las evidentes ventajas del progreso en el transporte para la economía y el desarrollo del país.

Volviendo a la bella ciudad de Mataró, existe allí una asociación cultural sin ánimo de lucro, llamada Círculo Histórico Miguel Biada, que promueve la investigación y difusión de la historia del ferrocarril de Barcelona a Mataró y el papel visionario que desempeñaron Biada y sus compañeros. Cada 28 de Octubre se celebra en las plazas de Mataró una Feria Ferroviaria y un homenaje a Miguel Biada, con implicación del Ayuntamiento de la ciudad. Este año, en signo de amistad con el pueblo de Bejucal, celebraremos también ese día el 170 aniversario de la inauguración del primer tramo del ferrocarril hasta Bejucal.

Que esta participación sea el primer paso para futuros intercambios. Gracias.

