

espectador, sin dar tiempo de reconocer al amigo, que huye de él con la velocidad de rayo. Nada mas magnífico, ni sorprendente que el contemplar (en cuanto cabe) desde los coches los hermosos y variados panoramas, que ofrece al viajero este ferro-carril! A la derecha y á cortos pasos de distancia en toda la estension de la línea, tiénese á la vista el Mediterráneo, cuyas aguas hienden, ya cual paviotas ligeras, las embarcaciones de nuestros atrevidos pescadores, ó, ya cual monstruos marinos, los buques de vapor y de vela de diferentes naciones. No bien se ha dejado atrás el anfiteatro, ante el cual yace muellemente tendida la populosa ciudad, aparece el Besós, cuyo espacioso álveo atraviesa el ferro-carril por medio de un sólido puente de madera de ochenta y seis ojos; en una estension de 1200 pies, y pocos momentos despues, se encuentra el paradero de Badalona, distante seis millas del punto de salida. Cruzando por la estacion de Mongát, aparece la fachada feudal del Túnel, como sosteniendo la masa granítica de dicho monte, y contra cuyas paredes parece va á estrellarse todo el tren. Su longitud de 150 piés, sobre 30 de ancho y alto, es causa de que en medio de él reine una completa oscuridad, que se disipa muy pronto, para presentar á la vista las modestas casas de Mongát, y un poco mas allá el paradero de Masnóu, situado á la parte meridional de dicha poblacion, distante 9^¼ millas de Barcelona. En este paradero, por medio de una línea de desvio, se cruza el tren de ida con el de vuelta. Síguese atravesando en su longitud las poblaciones de Masnóu, Premiá y Vilasar, verileando siempre la playa, y presentando contiúamente á la izquierda pintorescas poblaciones, diseminadas por las faldas de elevados montes, coronados de ruinosos castillos, monumentos de remotos siglos, cuyo agradable conjunto, no cesaria de admirar el viajero, si no se hallase de repente atravesando con asombrosa velocidad el puente de Argentona, y descubriendo desde él la bien cultivada llanura, poblada de innumerables casas de recreo, que se estiende alrededor de Mataró, á cuyo paradero se llega á los cincuenta y siete minutos despues de haber salido de Barcelona. Sumamente satisfechos quedaron los pasajeros al llegar, sin haber experimentado la menor incomodidad durante una travesía de 18 millas hecha en tan corto tiempo, incluso en él las cinco paradas intermedias, y todos á una confesaron la escelencia y utilidad de tan maravilloso invento. Séanos lícito, aunque de paso, tributar un voto de gratitud á los Srs. Directores, por la decision y voluntad enérgica que han desplegado, en llevar á cabo este ferro-carril, en medio de los trastornos políticos, azarosas circunstancias, y miles obstáculos, que á ello se oponian. La compañía no dejará tampoco de quedar satisfecha al ver los resultados que la está proporcionando el capital que en esta empresa ha invertido,

porque podemos asegurar que en los cuatro primeros meses se han transportado por su ferro-carril doscientos mil pasajeros.



**CERCLE HISTÒRIC
MIQUEL BIADA**
Casal Aliança
Amics de la Ciutat de Mataró
C/ Bonaire 25 pis 2º
08301 Mataró
93 532 20 20

www.biada.com



El Cercle Històric Miquel Biada treballa per a recuperar la memòria històrica de totes aquelles persones que van fer possible la inauguració del ferrocarril de Barcelona a Mataró, l'any 1848.

El Cercle ha volgut col·laborar en la commemoració d'aquest fet revolucionari de la nostra història, i ha organitzat amb l'Ajuntament de Mataró diversos actes, que Alcalde de la Ciutat, l'Ill. Sr Joan Antoni Baron s'ha dignat presidir, els dies 28 i 29 d'octubre de 2005.

La importància històrica del ferrocarril de Mataró queda palesa en la crònica que Àngel Fernández de los Ríos va publicar el 19 de maig de 1849 al setmanari madrileny "La Ilustración", Nº 12, que reproduïm a continuació.



Ajuntament de Mataró

AMICS DE LA CIUTAT DE MATARÓ



CAMINOS DE HIERRO (4)

(Conclusion)

Para dar fin á los artículos que sobre caminos de hierro hemos publicado, reservamos hablar del estado que tienen en España los infinitos proyectos formados para establecer líneas de ferro-carriles.

Prescindiremos del mayor ó menor acierto que acompañó á la delineacion de los anunciados, que lo fueron sin sujetarse á ningun plan general, como lo exige la unidad necesaria para la prosperidad de todos, y la esperiencia de lo ocurrido en otros países, y nos limitaremos á trazar en pocas líneas el triste resultado que hasta el presente han producido esa multitud de empresas formadas para esplotar este ramo de prosperidad, virgen aun en la península, de tal modo considerado.

Todavía no se ha borrado el recuerdo de una época en que serviles imitadores de todo lo malo que se observa en Francia, se dieron á formar sociedades con títulos pomposos, con fines de utilidad en la apariencia, pero con el intento únicamente de esplotar en provecho suyo el espíritu de asociacion, la tendencia á dar impulso á los ramos de riqueza pública.

Los caminos de hierro no podian ser olvidados al rebuscar pretextos para la creacion de compañías, cuyas acciones sirvieran para hacer ágios de nuevo género. Los ferro-carriles tenian la ventaja de prestarse admirablemente á las miras de los agiotistas, principalmente porque el proyecto de una línea de camino de hierro bastaba para despertar la atencion y el interés, con lo cual habia mucho adelantado para atrapar á los incautos. Sabido es el fin de todas, ó casi todas, aquellas sociedades cuyos fundadores en todo pensaban al establecerlas mas en que correspondieran al objeto que las señalaban. No fue solo la defraudacion de las mas lisongeras esperanzas, lo que trajeron consigo las sociedades de mala fé (que bien debe sernos permitido titularlas así), sino que ocasionaron otro daño de mas trascendencia, cual fue la desnaturalizacion del espíritu de asociarse, á que tanta propension habia entonces, malogrando esta ocasión, introduciendo la desconfianza, y haciendo imposible por mucho tiempo el establecimiento de compañías con fuertes capitales para empresas de verdadera utilidad.

Los caminos de hierro nada deben, generalmente hablando, á las sociedades anónimas, cuyos individuos, los manipulantes se entiende, solo se curaron de lucrarse á espensas de los contribuyentes de buena fé. Despues de tantos y tan pomposos anuncios de caminos de hierro, solo dos, el de Aranjuez y el de Mataró, dieron principio á los trabajos de construccion. Las vicisitudes políticas, que en España afectan aun á las cosas que parecen serla enteramente estrañas, hicieron necesaria la paralización de la obra del primero, adelantado hasta el punto de hallarse concluida la nivelacion del terraplen que habia deservir de caja al ferro-carril, con todos los puentes y alcantarillas, y esperando únicamente la colocacion de las barra de hierro y algunos otros trabajos de pequeña entidad. Esta lastimosa paralización, de la cual se ha originado la deterioracion de las obras conuidas y abandonadas, ha durado y dura aun; pero si hemos de juzgar por el empeño con que ahora se agita la conclusion del camino de Aranjuez, y la parte activa que en este proyecto toma el gobierno, debe creerse que pronto continuarán las obras,

y sin tardar mucho estará concluida esta línea, que, prolongada hasta Alicante, debe aproximarse la capital del reino á un puerto de mar, y demostrar palpablemente, aunque en pequeña escala, los beneficios inmensos que en España han de ser consecuencia de la facilidad de trasportes, que se alcanza planteando con acierto el gran invento del siglo.

El otro camino, el de Mataró, mas afortunado que ninguno, ha alcanzado el privilegio de ser el primero que hiciera de nuestra patria cruzar las distancias y atravesar los montes por vapor.

La industriosa Cataluña es tambien la primera provincia de España que ha llevado á cabo mejora material de tamaña importancia, á la cual deben su riqueza muchas poblaciones del extranjero. Mataró fue el punto elegido para ensayar este nuevo elemento de prosperidad; concebido el pensamiento, la ejecucion no se hizo esperar mucho, y en 1848 los asíduos trabajos practicados con constancia, despojaron á la empresa del carácter de proyecto y prepararon la inauguracion de la obra que tuvo lugar el 12 de octubre. La apertura de un ferro-carril es en todos los países una gran solemnidad, la del Barcelona á Mataró pasó casi desapercibida en España, á pesar de que este suceso tenia mas importancia que la de la apertura de una via fácil de comunicacion: marcaba el primer paso hácia uno de los elementos mas poderosos de prosperidad y de civilizacion. Hé aquí el motivo por qué hemos creido de algun interés la descripcion de aquella ceremonia, que tenia por objeto hacer correr por primera vez sobre el suelo español la primera máquina locomotriz. ¡Ojalá que sin tardar mucho, llegue un día para las principales provincias, destinado á solemnizar la apertura de vias mas importantes; que una de estas líneas de comunicacion naciendo en Cádiz, pasando por Madrid y yendo á morir á Bayona, arrastre en su curso la riqueza de producciones de nuestro país, que al presente se desperdician á bajo precio, ó se pierden por falta de medios de esportacion á puntos en que carecen de ellas!

INAUGURACION DEL CAMINO DE HIERRO DE BARCELONA A MATARÓ

Eran las ocho y media de la mañana del día 28 de octubre de 1848; el sol doraba con sus brillantes rayos la fértil campiña, que por un lado circuye la industriosa Barcelona, esa rica perla de la corona de España; una suave brisa rizaba las olas del mar, que respetuosamente lamian las murallas de la antigua y condál ciudad; á la izquierda, sobre el puro azul del firmamento, y sentado sobre un rojo peñasco, cual palacio de viejo Nigromante, se destacaba el renombrado Monjuich, que en union del Tibidabo, Moncada y otras cordilleras, y allá en lontananza el cano Monseny, abrigan cual padres cariñosos la segunda capital del reino. Las puertas del mar daban apenas cabida al excesivo número de habitantes que salian, afanosos de presenciar la inauguracion de los caminos de hierro en España. El Paradero de Barcelona, empavesado desde la salida del sol, iba recibiendo á los convidados. A las ocho y tres cuartos llegaron los Illmos. señores obispos de la diócesis y electo de San Juan de Puerto-Rico, señor capitán general, don F.F. de Córdoba, el señor regente de la Audiencia y jueces de primera instancia. Celebrada la ceremonia religiosa y dada la señal, púsose en órden el tren, llevando en su centro los coches de lujo en que iban SS. Illma. el Excmo. señor capitán general y los señores directores. Oyese al punto el toque de la campana, y pónese en movimiento el tren, que al salir por la barrera de don Cárlos es saludado y victoreado por una concurrencia de 100.000 almas.

Nada mas magnífico, nada mas sorprendente, que el contemplar por primera vez, como un estenso tren, conteniendo un millar de viajeros, al abrir la válvula el maquinista, cual al toque de una varilla mágica, se pone en movimiento, cruza y desaparece de la vista del