



**El Patrimoni
Cultural Immaterial:
El batec de la gent
del Maresme**

Cabrils, 27 d'abril de 2019

LA CULTURA DEL TREN: EL FERROCARRIL BARCELONA-MATARÓ

CECÍLIA VALLÈS BOTEY i XAVIER NUBIOLA DE CASTELLARNAU

Resum

El ferrocarril a Mataró des de la seva inauguració al 1848 ha estat un element catalitzador de cultura popular i creació artística. Forma part de la memòria col·lectiva, s'ha fixat com un element de la cultura etnogràfica, tot generant obres culturals en els àmbits científic, històric, literari, festiu, artístic i musical: poemes, música, auques, novel·les, llegendes, gravats, pintura, audiovisuals. Generació rere generació, durant cent setanta anys, la producció cultural no s'ha tallat mai. Podem afirmar que el tren a Mataró és patrimoni etnològic, amb múltiples manifestacions, des de tots els vessants de la producció cultural, que en el seu conjunt ha creat un patrimoni cultural intangible, la “cultura del tren”, que segueix viva i en contínua evolució tan a Mataró com a la comarca del Maresme i Barcelonès.

Paraules clau

Tren, llegenda, cultura, patrimoni, ferrocarril

Hi ha tradicions catalanes que venen de temps immemorial, altres que rememoren un fet històric que va impactar la societat. La tradició festiva del ferrocarril de Mataró correspon al segon cas. La inauguració del tren no es un fet que va quedar oblidat en el passat, sinó que continua vigent en l'imaginatiu popular. I s'expressa especialment però no en exclusiva en la celebració de l'aniversari cada 28 d'octubre. Es una cultura viva i canviant, que es reinventa amb llibertat cada nova edició. El seu focus de difusió és Mataró, però hi intervenen amb freqüència altres poblacions del Maresme que també senten el ferrocarril com quelcom propi.

El “patrimoni cultural immaterial” són els usos, les representacions, les expressions, els coneixements i les tècniques —juntament amb els instruments, els objectes, els artefactes i els espais culturals que els són inherents— que les comunitats, els grups i, en alguns casos, els individus reconeguin com a part integrant del seu patrimoni cultural. Aquest patrimoni cultural immaterial, que es transmet de generació en generació, és recreat constantment per les comunitats i els grups en funció del seu entorn, la seva interacció amb la naturalesa i la seva història, els infon un sentiment d'identitat i continuïtat i contribueix, per tant, a promoure el respecte de la diversitat cultural i la creativitat humana

L'origen de la celebració són els actes organitzats el 1848: espectacles teatrals especials a Barcelona, i un viatge inaugural a Barcelona, Masnou i Mataró. Les

celebracions de l'efemèride van començar el 1910. L'ajuntament va voler donar relleu al ferrocarril per expressar la societat moderna que es volia construir, i va organitzar una sèrie d'actes que van ser molt ben acollits per la ciutadania i que van posar les bases del desenvolupament de futures celebracions. El relleu el va prendre un grup de ciutadans anomenats "Comissió Pro-Biada" que van promoure noves celebracions l'any 1922, i que va dur a terme l'ajuntament republicà. Les celebracions del centenari el 1948 van ser fastuoses y gens mancades de politització. El franquisme va voler donar la volta a la reivindicació republicana, i va presentar el tren com a obra de patricis conservadors menystenint l'heroi local. La celebració va adquirir tints d'afirmació de la cultura local.

Durant els anys següents va ser un altre grup de ciutadans auto denominats "els romàntics del tren" que es van ocupar de fer una petita celebració anual, fins que el 1973 de nou l'ajuntament es va implicar a celebrar el 125 aniversari, amb la participació de nombroses entitats locals i amb un sentit ja de pertinença, de patrimoni a conservar i de cultura a reviuire, amb un floriment de les manifestacions culturals sobre el tren. Amb el 150 aniversari altra vegada les festes van ser apoteòsiques, amb implicació de l'estat i la Generalitat, i enorme la implicació ciutadana. Després, el Cercle Històric Miquel Biada i l'Ajuntament de Mataró han continuat impulsant noves iniciatives.

Què ha quedat de tot això en l'etnologia? Ha quedat un relat popular, un orgull de ciutat i un interès en tot allò relacionat amb la gesta de tenir el primer tren, el mèrit que va tenir la seva construcció, i els seus avantatges pel progrés. Sovintegen els articles als diaris, llibres, activitats infantils sobre aquesta història i tota mena d'obres de cultura popular com poemes, novel·la, teatre, tradicions orals, contes, còmics, auques, calendaris, anuncis publicitaris sobre el tren, fins i tot un capgròs de Biada, amb la seva música i rumbeta. De manera esporàdica es van repetint algunes constants com disfressar-se d'època i fer teatre, recrear el viatge inaugural o donar la benvinguda al tren a l'estació amb música o cant coral. I és una constant l'alta participació popular en els aniversaris o festes públiques relacionades amb el tren.

Celebració inaugural del ferrocarril de Barcelona a Mataró, dissabte 28 d'octubre de 1848

La inauguració del ferrocarril va consistir per una part en un viatge institucional des de l'estació de Barcelona fins a la de Mataró amb parada a Masnou, i en la benedicció religiosa en les tres estacions. L'arribada del tren a la ciutat de Mataró es va celebrar una rebuda solemne a l'estació, una processó festiva pels carrers del poble després de la tercera benedicció, el cant solemne del *Te Deum* a la basílica de Santa Maria, i un dinar per a la comitiva¹.

A les 9:30 del matí es va celebrar en un altar dispostat a l'estació de Barcelona una benedicció pels bisbes de Barcelona i Puerto Rico, amb la presència del Capità general,

¹ *La Antorcha*, 4 de novembre de 1848

el Regent l'Audiència i jutges de primera instància, el Cap polític, el Corregidor, i membres de l'Ajuntament. A les 10:00 la comitiva va pujar al tren que va sortir de seguida cap a Mataró entre aclamacions del públic popular i la música de la banda militar que va tocar durant tot el viatge. El tren es va aturar en alguns pobles per admetre comissions de cada ajuntament, i va fer una parada al Masnou de 15 minuts per celebrar una segona cerimònia de benedicció. A les 11:00 el tren va arribar a Mataró.

A l'estació l'esperaven el Governador, les autoritats militars i de marina, els membres de l'Ajuntament de Mataró i dels altres municipis per on passa la línia, amb música de la banda militar. Després de la tercera cerimònia de benedicció, es va fer una processó pels carrers engalanats amb domassos i garlandes, al davant la banda de Barcelona, al final la de Mataró. Cant del *Te Deum* a la parròquia de Santa Maria també engalanada i il·luminada, amb l'acompanyament de l'orquestra amb els músics Di Franco, Soler i Barilli. Repic de campanes i orgue tocat pel cec Isern i orquestra.

La comitiva torna a l'estació, on en una gran sala ornada amb tendals, cortines i garlandes s'ofereix un dinar de peu dret. La junta disposa de taules i cadires. Joan Miret fa un brindis i un discurs de 15 minuts d'agraïment a tots els que havien contribuït a la construcció del ferrocarril. També va fer un brindis Marià Cubí, va llegir uns versos llatins Francesc Viñas, i el Jutge de primera instància va improvisar una dècima. A les 16:00 va sortir el tren de tornada, que va arribar a Barcelona en 37 minuts.

Però la celebració també va tenir una vessant molt popular. A part de l'acció espontània d'acompanyar el tren i la comitiva a les estacions i el recorregut, la gent de Mataró va poder participar d'una tarda festiva, amb un ball públic gratuït i il·luminació general dels carrers.

Tant a Mataró com a Barcelona es van fer funcions de teatre extraordinàries. Al teatre Principal de Barcelona o Santa Creu, en el primer entremig de l'òpera *La fidanzata corsa* de Paccini, es va escenificar una al·legoria del tron de la reina amb el seu retrat, custodiat per alabarders, al so de la marxa reial, mentre es llegien tres poemes referents al dia que es repartiren entre el públic en luxosa edició. Al Liceu de Barcelona, ben il·luminat, abans de la funció programada de l'òpera *Lucrecia Borgia* de Donizzetti, dos cors van cantar un himne al·lusiu, amb escenografia al·legòrica del tren: una glòria il·luminada amb llums de bengala, i pel davant hi passava una locomotora a tota velocitat².

Les primeres commemoracions

a) El cinquantenari i la pèrdua de Cuba

En els anys següents, mentre el ferrocarril s'expandia ràpidament per tot el territori, foren nombroses les referències escrites a l'esdeveniment inaugural i al reconeixement del mèrit dels primers promotors. En apropar-se el cinquantenari el *Noticario mataronés*

² El Barcelonés, 27 d'octubre de 1848, *El Fomento*, 27 d'octubre de 1848 i *El Fomento*, 30 d'octubre de 1848

va editar un número addicional el 28 d'octubre, 1894 dedicat a Miguel Biada, avalat per firmes tan prestigioses com Luis G. Viada i Lluch, Josep Puig i Cadafalch, Josep de Palau, Salvador Llanas, Melcior de Palau, etc.

Però la realitat és que no hi va haver cap celebració oficial del jubileu d'or del carril de Mataró, a causa del clima depressiu per la profunda crisi política pel desastre de la guerra contra els Estats Units i la pèrdua de les últimes colònies. Terenci Thós i Codina va publicar a *La Renaixensa* un article³ on es lamentava amargament que “el cincuentenari resulti tan magre y denarit” per la manca d'iniciativa institucional:

“¿Se'n recordan las Corporacions oficials ó populars de Barcelona y Mataró del primer ferro-carril d'Espanya que deurían conmemorar públicament? ¿Se'n recordan aquellas mateixas Corporacions que l'any 1848 cregueren que aqueix fet era digne d'esser commemorat y perpetuat en medallas de bronze?. No ho sabém pas, puig d'ell, com si res significués en nostra cultura, ni se'n resa ni se'n parla. Y á fé que be fora justa, be fora convenient, are més que may que estém abocats á fer actes de regeneració económica y social, la celebració d'aqueix cincuentenari que podria servir de afirmació palesa de las veritables ideas catalanas sobre la titulada Qüestión catalana, es á dir, de la vida y del demá de Catalunya”.

L'únic acte de memòria va venir per part de la companyia ferroviària TBF que el dia 28 d'octubre de 1898 va rebaixar un 50% el preus dels bitllets d'aquell dia. També va repartir un sou extra als empleats més antics i va fer un donatiu de mil duros al Montepio dels empleats. Dies després la direcció de la nova companyia propietària MZA va anunciar millores en el servei però *La Costa de Llevant* del 30 d'octubre de 1898, conclou que:

“La actual celebració de las Bodas de Oro, com las anomenan, no duptem que ho son realment per algú, pero per molts ho son de llautó y per altres de llágrimas. No dihem mes. Val mes no parlarne”.

Altres veus van expressar la mateixa tristesa: *El Diario de Mataró* del 28 d'octubre de 1898 va publicar en la primera pàgina el gravat del relleu de la benedició del primer tren situat a la façana del Palau de Justícia de Barcelona, i dos articles sobre la inauguració del ferrocarril Barcelona-Mataró: “Las bodas de oro del primer ferro-carril de España 1848-1898”, de Jasón, y “El primer ferrocarril de España”, de Salvador Llanas, que recordaven la importància de l'efemèride i lamentaven que no se celebrés, per les tristes raons esmentades anteriorment.

b) La celebració progressista del 62^è aniversari, 1910

Com a reacció a aquest deplorable panorama, i en el clima de regeneració política de Catalunya a inicis del segle XX, la celebració del 62 aniversari⁴ va ser molt sòlida, encara

³ Article reproduït a *La Costa de Llevant*, 30 d'octubre de 1898.

⁴ *Actualidades, Crònica gràfica de la setmana*, 30 d'octubre de 1910.

que no exempta de controvèrsia política per l'oposició dels conservadors. L'celebració van ser promoguda pel regidor de l'Ajuntament Josep Sans Montaña, del Partit Republicà radical, amb la proposta que es celebrés anualment en substitució de la festa religiosa de les Santes. Per tant era una festa de valors republicans i laics. L'alcalde conservador Àngel Fàbregas Sabater no les va voler presidir ni la MZA hi va voler participar. El *Diario de Mataró* esclatava el 7 de novembre de 1910:

“Lo que acaba de celebrarse hoy es la obra mezquina del sectarismo, que se agarra á un nombre ilustre para hacerle servir de pantalla”⁵.

En canvi la premsa progressista celebrava l'esdeveniment, com el diari *El Nuevo Ideal*, que el 4 de novembre de 1910 feia un relat detallat de les celebracions amb el títol *Les festes de progrés*:

“Amb un entusiasme indescriptible, hi ha hagut celebracions amb què l'Ajuntament va acordar commemorar aquest any el LXII aniversari de la inauguració del primer ferrocarril d'Espanya, i per retre homenatge á La bona memòria del fill distingit de Mataró Don Miguel Biada”.

La celebració de 1910 va durar 3 dies, tot un cap de setmana, amb les façanes decorades de molts edificis públics. El dia de l'aniversari 28 d'octubre de 1910, a la nit, es va celebrar un festival benèfic al Teatre Euterpe⁶. En el sisè acte, s'estrenà l'himne *Al primer ferrocarril que creuhà terres hispàniques*, amb lletra del poeta Santiago Vinardell i Palau (intel·lectual d'esquerres assassinat el 1939) i música del mestre Joaquim Cassadó i Valls, interpretat per cinc cors: *La Perla, La Armonia, La Walkyria, Els Girondins i Orfeo Mataroní*, amb una orquestra dirigida per l'autor. El decorat va ser pintat per Joan Vila i representava la primitiva estació amb la primera màquina i la data 28 d'octubre de 1848, amb el sol naixent i sobre la seva resplendor la silueta de Biada.

L'endemà dissabte, 29 d'octubre a les 10 de la nit es va celebrar al Saló de Sessions de l'Ajuntament un homenatge a la memòria de Miquel Biada, presidida pel primer Tinent d'alcalde Simó Barnet i Bas, republicà, amb assistència de nebots, néts i besnets del promotor, i de les autoritats civils i militars locals. Manuel Guanyabens i Vinardell, també republicà, va fer un discurs glosant la biografia i mèrits de Biada. La premsa recull l'agraïment de la família Biada “por haber resuelto la injusticia que se hacia a su abuelo, ya que hasta ahora se le tenía poco menos que olvidado”. Finalment es van imposar medalles als estendards de les corals i a continuació, a peu de carrer, obertes les portalades de la casa consistorial, es va tornar a interpretar l'himne *Al primer ferrocarril*, davant la nombrosa concurrència d'unes 8000 persones.

Foto 1

⁵ Joaquim Llovet. “Biada versus les Santes?”. *Fulls del Museu arxíu de Santa Maria*, 62, 1998.

⁶ Desaparegut, estava al costat de la presó.

El diumenge, 30 d'octubre de 1910, a les 11h, es van inaugurar dues plaques commemoratives. Una gran comitiva composta per les autoritats civils i militars, representants de nombroses entitats i els cors amb els seus estendards, acompanyats per un públic compacte, es van congregar davant de la casa on morí Miguel Biada, en el número 18 del carrer Sant Antoni. Allà mentre es cantava de nou l'himne per la gran massa coral i l'orquestra, es va descobrir una placa commemorativa:

“Aquí vivió y murió don Miguel Biada, activo propulsor del primer ferrocarril de España. Mataró á su hijo, 1848-1910”.

A la nova estació ferroviària (inaugurada el 1905) es va repetir la mateixa cerimònia per descobrir una altra làpida amb la següent inscripció:

“El Ayuntamiento á 28 de Octubre de 1910. Para conmemorar la inauguración del primer ferrocarril de España en 1848 y á la memoria de su iniciador, el ilustre mataronés don Miguel Biada”.

Tornats a l'Ajuntament, el regidor i tinent d'alcalde, Antoni Cuadras, des d'un dels balcons, va acomiadar la gentada amb un “visca Miguel Biada”. L'Ajuntament va publicar un fullet amb fotos sobre els esdeveniments commemoratius, incloent una foto de l'antiga estació de Mataró.

c) L'homenatge de 1911 a Miguel Biada i Josep Anselm Clavé

El cant coral va tornar a ser protagonista l'any següent, en què es va celebrar l'aniversari amb un homenatge conjunt a Miguel Biada i a Josep Anselm Clavé, els dies 28 i 29 d'octubre de 1911. Es va celebrar a Mataró una concentració de corals de tot Catalunya, amb un concert de la banda municipal que s'estrenava aquell dia. Un dels actes va ser la col·locació de la primera pedra d'un monument a Biada, a la platja al capdavant del carrer de Sant Antoni, amb la interpretació de l'himne al primer ferrocarril. Aquells dies va estar exposat a la façana de l'Ajuntament un retrat a l'oli de Miquel Biada, que finalment es va penjar a la sala de conferències.

De nou la premsa conservadora i la progressista van estar en contra i a favor de la celebració. El diari *Nuevo Ideal* feia aquesta crítica càrstica al boicot conservador:

“De estos los hay que no pueden asistir dada su idiosincracia en fiestas eminentemente populares y menos si no hay la presencia del cura en todas las ceremonias”.

d) La mitja celebració del 75è aniversari, 1923

Van passar deu anys sense nous actes públics fins que el 1922 es va constituir una “comissió pro Biada” per preparar la celebració del 75è aniversari. L'alcalde liberal Enric Aranyó Rodon va presidir el 26 de juliol de 1923 a les 7 de la tarda a la casa de la Ciutat

una solemne sessió d'homenatge a la memòria de Miguel Biada⁷, amb el descobriment a la sala de sessions del retrat de Biada destinat a la Galeria de Mataronins il·lustres⁸. L'acte va ser acompanyat de la banda municipal.

Aquesta vegada el *Diario de Mataró* va publicar un suplement extraordinari amb motiu de la commemoració del 75 aniversari, tot i que no va desaproveitar l'ocasió per criticar els organitzadors per l'absència de familiars de'n Biada:

“Sens dubte no s'atreuren a venir en vista del ridícol que els varen fer córrer l'any passat quan les famoses festes de la Comissió Pro-Biada”⁹.

Si s'havien preparat actes per al mes d'octubre, devien quedar avortats pel cop militar de Primo de Rivera a inicis de setembre i el nomenament d'un nou alcalde conservador.

Celebració del Centenari del ferrocarril, 1948

Des del 1944, encara amb els efectes de Postguerra, la ciutat de Mataró va impulsar el projecte per celebrar el Centenari del ferrocarril a la ciutat. La *Comissió local Pro-centenari Ferrocarril*, amb gran entusiasme va fer propostes a la *Comissió oficial del 1^{va} Centenari del ferrocarril en Espanya, del Ministeri de Foment*.



Viatge en el Tren del Centenari des de Barcelona fins a Mataró , 28 octubre de 1948

⁷ *Diario de Mataró*, 116, 26 de juliol de 1923.

⁸ A Barcelona el 1915 s'havia col·locat un retrat de Biada a la Galeria de Catalans il·lustres de l'artista Cristòfol Montserrat

⁹ *Diario de Mataró*, de 26 de juliol, 1923

Inevitablement la interpretació que a Madrid van fer de les propostes mataronines va portar a un xoc entre les dues comissions, pel gir anticatalà que prengueren els projectes de la medalla commemorativa, l'homenatge postal i la pel·lícula, que donaren un protagonisme inesperat al Marquès de Salamanca, promotor del segon ferrocarril de la península, el de Madrid a Aranjuez. A la medalla commemorativa figurava en primer terme José de Salamanca, i darrera d'ell Miquel Biada. L'homenatge postal de tres segells dedicat al centenari del ferrocarril no va tenir cap referència a Biada, i sí a Salamanca; la pel·lícula que es proposava fer sobre la vida de Biada, la van fer sobre Salamanca; i no van recolzar la construcció del monument a Biada.

El règim utilitzà l'esdeveniment per fer-se propaganda amb l'electrificació de la línia i la creació d'un discurs patriòtic espanyol. Però com a reacció va convertir-lo en una festa d'afirmació local. L'esdeveniment més marcat és la construcció del Tren Centenari imitant la mítica locomotora Mataró. La celebració es va desenvolupar en dos moments principals: a l'abril i a l'octubre.

El divendres 2 d'abril de 1948, data de la defunció de Miquel Biada, es va celebrar un solemne ofici de Rèquiem a la basílica de Santa Maria, després es va posar una corona al seu panteó al cementiri, i a continuació en el local de la Comissió local es va inaugurar un diorama del tren del gran escenògraf Josep Mestres Cabanes¹⁰.

El diumenge 4 d'abril a les 11 a la plaça de l'estació es va col·locar la primera pedra del monument a Miguel Biada, obra de l'escultor Joaquín Ros Bofarull, guanyador del concurs de projectes convocada per l'Ajuntament de Mataró. Molts dels presents van signar l'acta de col·locació de la pedra, que es va introduir en un contenidor de vidre¹¹. A continuació es va celebrar un acte literari musical al Teatre Clavé, amb premis als alumnes guanyadors del concurs literari convocat per la Subcomissió de literatura i propaganda de la Comissió local Pro-centenari del ferrocarril. La banda Municipal va interpretar diverses composicions d'autors mataronins, i Joaquim M^a de Nadal va parlar sobre el tema "L'home del carril i l'esperit del ferrocarril", retransmès en directe per Radio Barcelona. A la tarda el President de la Comissió oficial del centenari, Manuel M^a Arrillaga, amb l'alcalde Joaquín Boter, el diputat Josep M^a Plans, alt personal de RENFE i membres de la Comissió local Pro-centenari, van visitar les obres d'electrificació ferroviària¹².

Els actes van constituir un gran èxit, amb assistència de personalitats públiques polítiques, eclesiaístiques, civils i militars, destacant la representació de la família Biada i de RENFE. El suplement del diari *Mataró* del 3 d'abril de 1948 va ser totalment dedicat a Biada. Jaume Castellví va publicar-ne una biografia a partir de la documentació consultada al l'arxiu de la família Biada. Durant la festa de les Santes, aquell any el pendó

¹⁰ *Mataró*, 30 de març de 1948.

¹¹ *Mataró*, 6 d'abril de 1948.

¹² *Mataró*, 6 d'abril de 1948, suplement. La primera locomotora elèctrica de prova va arribar el 27 de setembre. *Mataró*, 25 de setembre de 1948.

de la processó va ser encomanat a Antoni Biada Juncadella, que va nomenar cordonistes a Artur Elizalde Biada y Lluís Pericas Biada¹³.

Com hem dit, malgrat les protestes de Mataró, l'estat espanyol no va dedicar a Biada ni la medalla, ni la pel·lícula, ni els segells, ni el monument. El diari Mataró del 22 de maig de 1948, diu en un article titulat "Què passa amb Miguel Biada?":

"Los mataronenses acusamos en la carne y en el espíritu la herida a nuestra dignidad, y por ello protestamos fervorosamente de la desconsideración y la ofensa que con tal proceder se infiere a Biada y a Mataró".

La Comissió local va enviar telegrams de protesta a al President de la Comissió oficial, i al Sotssecretari del Ministeri d'Obres Públiques¹⁴. El seu president Manuel M^a Arrillaga va respondre el 31 de maig informant que els segells no es dedicarien a Biada. Per contrarestar, la Comissió local va prendre la iniciativa per editar algunes vinyetes i una medalla local amb motius exclusivament de Biada y el primer tren Barcelona-Mataró. No coneixem els detalls de l'estira i arronsa, però alguna cosa es pot llegir entre les línies en el diari de *Mataró* d'aquells dies: el 10 de setembre l'alcalde Joaquim Boter va convocar una reunió d'urgència de la Comissió Pro-centenari, per la renúncia¹⁵ dels 4 vocals de representació ciutadana de la Comissió. El resultat de la reunió va ser un programa de celebracions propi, pendent de completar amb la col·laboració de les entitats locals. En represàlia el govern central va forçar la destitució de l'alcalde Boter de Palau i finalment el 30 de setembre per decisió del governador civil va prendre possessió el nou alcalde, Antoni Cabot Bover:

"Alcaldía de Mataró: Mataronenses. Designado por el Excmo. Señor Gobernador Civil de esta Provincia, para el cargo de Alcalde-Presidente de la Excm. Corporación municipal de esta Ciudad [...] aprovecho también la oportunidad para recabar la máxima colaboración de la Ciudad en mi gestión, y muy particularmente en lo relativo a las fiestas del Centenario del ferrocarril próximas a realizar, cuya perentoriedad hace más necesaria. En la confianza de que me verá asistido por todas las entidades y particulares dada la importancia y el carácter de la efemérides que vamos a celebrar, expreso a todos anticipadamente mi agradecimiento. Ciudad de Mataró, a 5 de octubre de 1948. El Alcalde, Antonio Cabot Bover"

Sense més protestes, l'aniversari es va celebrar amb gran correcció de les autoritats centrals, almenys a nivell local, deixant amb certa amargor la constància de la Comissió local de la seva participació en l'elaboració de l'esdeveniment, en un article del nombre extraordinari del diari *Mataró* del 28 d'octubre.

¹³ Entrevista a Antonio Biada Juncadella al diari *Mataró*, del 7 d'agost de 1948.

¹⁴ *Mataró*, 8 de juny de 1948.

¹⁵ Potser una manera eufemística de no dir que havien estat cessats.

El Centenari es va celebrar amb actes a Barcelona, Mataró i Madrid¹⁶. Del 24 d'octubre al 4 de novembre es va obrir la gran *Exposició del centenari del ferrocarril a Espanya* al pavelló del port, al moll de Bosch i Alsina, que es va inaugurar diumenge 24 sota la presidència de la Sotssecretari del Ministeri de Foment, Frederic Turell, i el general José M^a Fernández Ladreda¹⁷.

El dia de l'efemèride, dijous 28 d'octubre, a les 10:00 hores va sortir el Tren del Centenari, que reproduïa l'inaugural, guarnit per a la ocasió, amb els passatgers vestits d'època. A Mataró, des de les 7:30 hores del matí un grup d'esportistes de la C.E. Laietània portava en marxa atlètica una torxa encesa amb la flama de l'encenser del panteó de Miquel Biada, amb idea d'encendre la locomotora amb ella. Però per problemes de coordinació, sembla que quan els atletes van arribar el tren ja havia marxat. A les 11:30 el tren feia entrada triomfal a l'estació de Mataró, amb repic de campanes a la Basílica de Santa Maria, davant d'una gran multitud entusiasmada amb presència del Ministre i el bisbe. Ricard Bonamusa recorda que la seva tia el va portar al carrer Lepanto per veure l'esdeveniment:

“El meu record del Centenari del 1er. tren de la Península de l'any 1948, va ser veure de molt lluny el seguici d'homes i dones empolainats d'època anant cap a l'Ajuntament. Una multitud de mataronins va esperar l'arribada de la reproducció d'aquell primer ferrocarril que va cobrir el trajecte Barcelona-Mataró”.

Després de la benedicció de l'electrificació de la línia, es va procedir a inaugurar la monument a Biada davant l'estació¹⁸, amb solta de coloms i lliurament de la medalla local a les autoritats. A les 12:30, Te Deum a la basílica de Santa Maria i la 13: 00 el dinar oficial. Després d'un espectacle de cultura popular a la plaça de Santa Anna, a les 17:00 les autoritats van agafar el tren de tornada a Barcelona. Durant tots els dies que va durar l'exposició Renfe va oferir una tarifa reduïda a Barcelona, amb entrada a l'exposició inclosa. Els aparadors de moltes botigues de Mataró van ser ornats amb motius del centenari del primer ferrocarril.

Celebracions posteriors al centenari

L'any següent, el 28 d'octubre de 1949, a les 9:30 del matí l'alcalde Antoni Cabot va col·locar una corona de llorer davant el monument a Biada, iniciant així un costum que ha continuat fins als nostres dies. Al vespre, Radio Barcelona va fer una emissió commemorativa especial.

El 1957, es va enderrocar la vella estació, un grup de mataronins format per Esteve Albert, Jaume Castellví, Lluís Ferrer Clariana, Jaume Llavina, Josep Mach, Santi Martínez, Jesús Quadrada i algun altre, van pactar amb els operaris de l'enderroc per fer

¹⁶ *La Vanguardia*, 24 d'octubre de 1948.

¹⁷ *La Vanguardia*, 24 d'octubre de 1948.

¹⁸ El 28 de octubre de 1949, el Alcalde Antonio Cabot va procedir a col·locar una corona de llorer davant el monument a Biada, iniciant així un costum que ha continuat.

una simbòlica aturada i van escenificar un «mur de les lamentacions», simulant plorar per tant valuosa pèrdua.

Amb la consciència d'un patrimoni que es perd, es va formar un grup d'intel·lectuals defensors del tren, anomenats els "*romàntics del tren*" que eren quatre: Joan Comas i Pujol, Joan Mas Conchello, Martí Fité Brugat i Jaume Llavina¹⁹, als que es pot afegir Jaume Castellví, arxiver municipal, Lluís Ferrer i Clariana, arxiver de Santa Maria, i un jove Ricard Bonamusa, que recorda:

"tan aviat com d'aleshores vaig ser un romàntic més, i com a president de la Ateneu, vaig organitzar els actes de l'ofrena floral a Miquel Biada fins l'any 1971, que vam passar-ho a l'Ajuntament de Mataró per a què tingués cura del 125è. Aniversari"

En el 110 aniversari, el 1958, Joan Comas i Pujol va impartir una conferència sobre Biada i el ferrocarril, en el Grup Cultural El Caliu, més tard anomenat Ateneu Popular de Mataró. Comas presentava un Biada romàntic i explicava les amargues vicissituds de la celebració del Centenari deu anys abans. Els vicepresidents de RENFE i caps de la 5a zona (Catalunya i Aragó) Josep Escolano Paul, i després Josep M Fortuny Estivill²⁰, també participaven en les celebracions dels aniversaris. En d'un d'aquests actes Escolano va lliurar a l'alcalde Pere Crespo una medalla del centenari de la plata, i altra de bronze al mateix Bonamusa, com a president de l'Ateneu. També es va fer una exposició filatèlica amb el seu propi mata-segells²¹. L'escola de treball Miguel Biada projectada en el centenari, encara no estava acabada: no es va inaugurar fins al 1967.

Any rere any es va dur a terme l'ofrena floral al monument a Miquel Biada a la plaça de davant de l'estació: l'Ajuntament hi posava una corona de llorer, l'Ateneu un plafó de flors, i els assistents unes roses. Com recorda Ricard Bonamusa, durant molt de temps a l'oferta floral de la família Biada només hi assistia l'àvia Juncadella.

L'any 1973, 125 aniversari, la celebració va tornar a tenir volada oficial, amb implicació de l'ajuntament, que va col·locar un gran mural per anunciar el 125 aniversari del ferrocarril al centre de Mataró i va acordar fer l'homenatge postal a la memòria de Miquel Biada, pensant el greuge del centenari.

El diumenge 1 d'abril de 1973 a les 12:30 hores es va fer un acte al cementiri per dipositar una corona de llorer al panteó de Biada. L'acte va ser presidit per la Alcalde Martí Coll, amb autoritats locals i nombros públic, destacant la presència d'Antoni Biada Juncadella, rebesnet de Miguel Biada, acompanyat d'altres familiars. Antoni Comas i Pujol, catedràtic de llengua i literatura catalanes de la Universitat de Barcelona, va fer un parlament sobre Biada.

¹⁹ Mataró, 27 d'octubre de 1973.

²⁰ Crònica de Mataró, extra 28 d'octubre de 1993.

²¹ Mataró, 25 d'octubre de 1958.

La cerimònia commemorativa del 125 es va celebrar el 28 d'octubre de 1973 al saló de l'Ajuntament de la ciutat, presidida per l'alcalde Francesc Robert Graupera, amb assistència de l'alcalde dimittit el 1948, Joaquim Boter de Palau, i els romàntics del ferrocarril Mas, Comas, Llavinà i Fité, a qui Antoni Biada Juncadella va fer encàrrec d'editar una biografia de Miguel Biada²². A continuació es va descobrir una làpida en el lloc de naixement de Miguel Biada, carrer Argentona, número 27 (llavors Calvo Sotelo), amb un parlament de Juan Comas i Pujol.

«CASA ON VA NEIXER EL 24 DE NOVEMBRE. DE 1789 MIQUEL BIADA BUÑOL
PROMOTOR DEL FERROCARRIL BARCELONA MATARÓ PRIMER D'ESPANYA.
28 D'OCTUBRE DE 1973 CXXV ANIVERSARI DE LA INAUGURACIÓ DEL TREN.»

Ara bé, les festes van ser de nou d'abast popular, i ja amb consciència de reviu un patrimoni de la ciutat i amb l'afiorament de la cultura del col·leccionisme, la filatèlia i la numismàtica. Renfe va portar a l'estació de Mataró el tren centenari, dissabte i diumenge, despertant gran expectativa i l'assistència de públic. Es va fer l'exposició "Ferrocarrils en Miniatura" del 14 al 28 d'octubre a la biblioteca popular, amb la col·laboració de la Caixa d'Estalvis Laietana i l'Associació d'amics del ferrocarril de Barcelona, destacant la col·lecció del mataroní Ramón Bassas. També es va organitzar una *Exposició retrospectiva de fotografies del centenari del ferrocarril* del 27 d'octubre al 7 de novembre al Museu Municipal i a la U.E.C.; i una *Mostra Internacional d'entrades de tren, cap de caps d'estació i altres distintives, i els objectes ferroviaris*, del 27 d'octubre al 11 de novembre, a la sala d'exposicions del Banc Mercantil de Manresa. El material va ser donat a l'Ajuntament de Barcelona per muntar una exposició permanent.

Per fi el 2 d'abril de 1974, coincidint amb l'aniversari de la mort de Miguel Biada, es va posar en circulació un segell de 2 pessetes commemoratives del 125 aniversari del ferrocarril Barcelona-Mataró, amb la màquina Mataró i la efígie de Miquel Biada²³. Amb motiu d'aquest homenatge filatèlic, es van celebrar diversos actes del 2 al 7 d'abril: dues exposicions filatèliques a Barcelona i Mataró amb mata segells especials, que la Direcció general de Correus i Telecomunicacions va concedir; i una Exposició de Medalles commemoratives catalanes, impulsada per l'alcalde Francesc Robert, inaugurada el 15 de juny, en l'acte de la qual es va anunciar la medalla commemorativa del 125 aniversari²⁴.

Un *Tren commemoratiu especial va fer el recorregut inaugural* el 6 d'abril a les 20:45 des de l'estació de Barcelona Terminus (estació de França), per assistir al sopar de cloenda al castell de Mata, també amb mata segells ambulants.

A part de la reedició de la biografia de Biada per Castellví, es va editar un còmic infantil sobre la vida de Biada, amb text de Joaquim Casas i dibuixos de Manuel Cuyás, per

²² Mataró, 30 d'octubre de 1973, Com4.

²³ Mataró, 26 de febrer de 1974.

²⁴ Mataró, 20 de juny de 1974.

repartir a les escoles. I la Casa Miracle, que sempre participava a les festes del tren amb caixes ornades amb motius ferroviaris, va presentar el dolç *Carrils de Mataró*.

Els anys anaren passant i l'ofrena floral oficial va persistir, però en un context de deconstrucció cultural i sense l'element festiu que li donava sentit. Sembla que el Alcalde Manel Mas volia posar fi a l'ofrena floral, fins al punt que un any Ricard Bonamusa va posar-hi el panell de flors pel seu compte, però quan va tornar a passar després va veure que de l'Ajuntament havien dipositat la tradicional corona de llorer, segurament van rectificar.

El 1989 el tren centenari va recrear per última vegada el viatge inaugural pel tram de Marina, abans de la seva desaparició en el projecte de les obres de la Vila Olímpica per al 1992. L'acte, celebrat el 31 de maig, va estar presidit per l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, amb la presència del ministre de transports, José Barrionuevo, i el president de RENFE, Julián García Valverde. El tren va sortir de l'estació de Rodalies i es va aturar en el pas de nivell del carrer Jonquera al Poblenou, on es va aixecar el primer rail, amb música i parlaments de les autoritats. La comitiva va arribar a Mataró on es va fer un tribut a Miquel Biada.

El gran 150 aniversari de 1998 va ser organitzat amb la implicació de totes les institucions, al més alt nivell. El 26 d'octubre de 1997 es va presentar a Mataró un calendari d'esdeveniments molt ambiciós, elaborat per l'ajuntament de Mataró i la Fundació dels ferrocarrils espanyols²⁵. El Tren del Centenari ple d'autoritats (el President de la Generalitat Jordi Pujol, el president de RENFE i la Fundació dels ferrocarrils espanyols Miguel Corsini, i els alcaldes de Barcelona y Mataró Joan Clos i Manuel Mas, i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques Pere Macias, entre altres) va sortir de l'estació de Sants a les 11:15 hores i va arribar a Mataró a les 11:55, amb una rebuda popular. Mentre la gentada gaudia de la presència del Tren del Centenari a l'estació, es va celebrar l'acte de presentació del calendari a Can Palauet.

Els Amics de la Ciutat de Mataró, sota la presidència de Francesc Robert i vicepresidència de Ricard Bonamusa, van participar activament en els actes de l'aniversari, a més d'organitzar una sèrie de conferències i taules rodones, van editar un vídeo sobre el ferrocarril en el context de la revolució industrial²⁶, i van organitzar dos trobades de familiars Viades i Biades, la segona a la casa natal de Miquel Biada al carrer d'Argentona.

El director de RENFE Miguel Corsini Freese, va enviar el seu secretari a participar a una de les conferències, i va regalar a Bonamusa una reproducció a escala d'un rellotge d'estació. Després d'aquesta participació no s'ha sabut més de RENFE en

²⁵ *Crònica de Mataró*, 25 d'octubre de 1997.

²⁶ Entre els patrocinadors es trobava RENFE amb una aportació de 300.000 PTS. La pel·lícula en format beta va ser distribuïda per la *Revista de Mataró*.

les celebracions dels aniversaris del ferrocarril Barcelona-Mataró, ni ha tomat mai més a Mataró el Tren del Centenari.

Per a la celebració del 150 aniversari Renfe va rehabilitar l'estació centenària i l'ajuntament va remodelar la plaça de Miquel Biada i el seu entorn, canviant la ubicació del monument a Biada cap a una major centralitat i posant una gran inscripció "La ciutat de Mataró a Miquel Biada". També es va restaurar el seu panteó.

Durant les festes de les Santes es va presentar el nou capgròs Biada, iniciativa de la revista *Capgós*, de l'artista argentí Sergio Laniado. Totes les celebracions i actes van tenir una referència al tren: carnestoltes, les Santes, la Fira Comercial, etc., com la pastisseria Uñó que va presentar les medalles del tren de xocolata. Es va fer una exposició de la Col·lecció de Miniatures ferroviàries d'Antoni Augé Bargunya, considerada la més completa del món.

A l'estació de Mataró es va realitzar una concentració de motors de vapor, però sense l'assistència del Tren del Centenari. L'Associació d'amics del ferrocarril de l'estat espanyol, que celebrava a Barcelona el seu 36 Congrés, es va traslladar en un tren de vapor a Mataró per a col·locar una placa commemorativa.

Paral·lelament es van celebrar les Jornades tècniques sobre el futur del ferrocarril a la regió i l'eix del Mediterrani, organitzades per l'Ajuntament de Mataró, i l'escola universitària Politècnica va atorgar un premi a un treball multimèdia sobre el tren. *Crònica de Mataró* va editar un col·leccionable del tren, titulat *La línia del Costa.*, de 10 fascicles, escrits per Albert Calls i Cayetana Sanz²⁷.

A Barcelona la celebració va consistir en una gran exposició de material ferroviari a l'Estació de França titulada *Expreso al futuro*, amb la participació del Tren del Centenari, que per aquest motiu no va poder ser a Mataró. Va ser inaugurada el 28 d'octubre pel rei Joan Carles, que tampoc no va anar a Mataró. La Fundació de Ferrocarriles Españoles va editar una medalla commemorativa.

L'estiu de 2003 l'enderrocament de la casa natal de Miquel Biada va provocar sorpresa i indignació. D'aquelles converses va sorgir de la mà dels Amics de la Ciutat de Mataró la iniciativa de constituir el Cercle Històric Miquel Biada, una nova associació per fomentar el coneixement del primer ferrocarril Barcelona-Mataró. Cada any organitza conferències, activitats infantils, exposicions, trobades de descendents dels promotors del ferrocarril, etc. Amb el suport de l'alcalde Joan Antoni Barón, va iniciar la celebració de la Fira ferroviària i la va organitzar durant deu anys fins que va ser assumida per l'Ajuntament, que recentment l'ha ampliat i traslladat al recinte del Tecnocampus amb el nom de Matarotren. El 2014 promoure el manifest "Biada, símbol de Mataró", que va proclamar l'alcalde Joan Mora.

²⁷ *Crònica de Mataró*, 18 de juliol de 1998.

Aquí trobareu combinada **L'AUCA DEL PRIMER FERROCARRIL** amb la història d'en Biada

CENTENARI 1848-1948 • Dibuxant Eusebi Vidiella



Auca «Aquí trobareu combinada l'auca del primer ferrocarril amb la història d'en Biada. Centenari 1848-1948», Eusebi Vidiella i Morató

El 2018 per celebrar el 170 aniversari del tren, el Cercle juntament amb els ajuntaments de Barcelona i Mataró i la col·laboració de Renfe, va organitzar la col·locació de dues plaques commemoratives al lloc on originàriament hi va haver les primeres estacions, i Renfe va posar un tren especial des de l'Estació de França fins a Mataró pel desplaçament de la comitiva, que va comptar amb l'alcalde de Mataró David Bote, regidors dels dos ajuntaments, la cap de Renfe a Catalunya Mayte Castillo, i la directora del Museu del ferrocarril Pilar Garcia, entre d'altres.

El tren Barcelona-Mataró fa 171 anys que és motiu de festa i de cultura. En aquest article hem fet una selecció dels fets més rellevants de l'evolució de les celebracions del tren, per explicar que és un motiu intens, que viu i reviu mentre va configurant identitat i pertinença social.