

## LA PRIMERA EXPANSIÓ DEL FERROCARRIL DE BARCELONA A MATARÓ: ANÀLISI DE LA PROLONGACIÓ DEL FERROCARRIL FINS A ARENYS DE MAR (1851-1858)

El motiu que va donar principi a aquest estudi va ser l'aproximació a un millor coneixement del conflicte sòcio-polític i econòmic que va suposar la intenció de prolongament de la línia de ferrocarril de Barcelona a Mataró fins a Arenys de Mar. Una vegada començada la investigació vam observar que la qüestió plantejava la necessitat d'una anàlisi més acurada d'altres aspectes que anaven més enllà del conflicte per tal d'emmarcar-se en una visió econòmica global de la companyia i de la relació econòmica que hi havia entre Barcelona i el Maresme. La història de la línia de ferrocarril de Barcelona a Mataró encara és, doncs, oberta (1).

### INTENTS D'EXPANSIÓ.

L'assemblea d'accionistes celebrada el dia 22 de març de 1851 acordà la prolongació del ferrocarril des de Mataró fins a Arenys de Mar, amb l'objectiu d'èsser *una obra que desean con ansia todos los que se interesan en los adelantos y prosperidad del país* (2). No es podia imaginar la Junta Directiva de la companyia els problemes amb els quals es trobarien.

El govern va atorgar la concessió provisional per R.O. del 21 d'abril de 1851, i per una altra del 30 de juny de 1851 s'autoritza l'enginyer civil Víctor Martí a l'aixecament dels plànols, objecte de la posterior aprovació superior. La despesa a compte d'això va ser de 926,300 duros i un dipòsit reintegrable de 3.000 duros. La prolongació obligà a la companyia a afegir dos articles a l'estatut de constitució i a fer una nova subscripció d'accions per tal d'engrandir el capital social, distribuïdes entre els mateixos accionistes d'acord amb el nou reglament (2.500 accions que posteriorment s'ampliaren a 3.000 amb un valor de 100 duros cadascuna). La memòria de 1852 tornava a dir que *la Directiva espera comenzar las obras á primeros del año próximo* (3), quan la despesa pujava a 7.995,875 duros.

De seguida començaren els entrebancs, tot i que la documentació mostrava que l'obra s'havia considerat d'utilitat pública per part del govern per R.O. del 29 de juny de 1852 (4). Ja hi havia un retard, tribut de la burocràcia, de prop de dos anys. L'any 1853 -no obstant, les lletres proporcionades per Antonio Martí, extre-

tes de la documentació familiar del senyor Esteve Martí i Coll, ens indiquen que les intrigues sorgides arran d'aquest afer van començar abans de l'atorgament de la concessió provisional (5)- s'inicià un conflicte entre la ciutat de Mataró i la companyia ferroviària que no quedaria resolt fins a l'any 1856. El Gremi de Navegants -dit de *Mareantes*- de Mataró s'oposà des d'un principi a què la línia de perllongament fins a Arenys passés per la platja de Mataró on existia la drassana, el varador de vaixells i el moll de càrrega i descàrrega. Fou a partir d'aquest moment que va començar una anada i tornada de documentacions, de queixes i de reials ordres a favor i en contra de la prolongació de la línia del ferrocarril. Es va iniciar tot un conflicte burocràtic, mitjançant el qual podem gaudir de l'avinentsa d'observar totes les passes burocràtiques que significava l'establiment d'un procediment jurídic a mitjan del segle XIX. El grup opositor de Mataró es va veure recolzat fortament per tota la població, per l'Ajuntament, pel governador civil, Ignacio Llasera Esteve, i pels departaments de Marina i Foment del govern.

No hi van faltar les ben jutjades acusacions d'electoralisme de l'any 1853 per part de la companyia ferroviària, que no albirava el dia d'inici de la construcció de la línia. Tampoc no hi van faltar les accions violentes i destructives, durant el 20 de desembre de l'any 1855, contra l'estació de Mataró per part d'una multitud de mataronins.

Tot i així, l'esperit negociador incansable de la companyia, que l'any 1855 trobava la qüestió com un fet *que parece haberse hecho interminable, prueba que en nuestro desgraciado país los asuntos más triviales y de fácil resolución se complican y eternizan, paralizano toda clase de mejoras y adelantos por el desaliento que naturalmente infunde á todas las empresas la inseguridad en las concesiones más solemnes del gobierno. Así es como se explica el atraso en que nos hallamos respecto á otras Naciones á cuya altura ó nivel otramente nos hallaríamos* (6), va aconseguir mitjançant la comissió mixta formada la solució definitiva al conflicte: *El astillero de Mataró ha obtenido una notable mejora, que si bien es debida á la Empresa que adquirió y cedió á favor de aquel establecimiento un grande espacio de terreno destinado ahora á la construcción naval; empero queda compensada, ya por la seguridad de que nadie en lo sucesivo podrá suponerse perjudicado por esta Sociedad, ya también porque la mejora del astillero contribuirá al fomento de nuestros intereses del mismo modo que á los de la ciudad de Mataró, que ha sido nuestro constante objeto* (7). La companyia, per tal de compensar els perjudicis que crearia a la drassana, es comprometé, a més, al lliurament de 44.090 rals de billó, valor dels aparells per a varar les embarcacions (8). Conflicte evident d'interessos (9). La companyia havia perdut molt temps quant a beneficis, i ho reconeixia quan en dir del conflicte parlava de *que ha causado graves perjuicios á la Sociedad, la cual regularmente hoy vería prolongada la línea hasta las orillas del Tordera, al paso que ha sufrido un aumento de gastos no solo en la adquisición y transporte de los materiales y en los jornales, sino muy particularmente en las ecspropiaciones (sic)* (10). La línia fins a Arenys va quedar definitivament inaugurada el dia 10 de gener de l'any 1857 (11).

## UNA NOVA COMUNICACIÓ.

Durant els anys de litigis entre Mataró i la companyia van ocórrer diversos fets. El temps va mostrar que la construcció del ferrocarril de Barcelona a Mataró s'havia fet amb una enginyeria deficient exposada amb una freqüència inusitada a les inclemències dels elements naturals, rierades i marejades, que van arrasar ponts i palissades. El material dolent de seguida va tornar-se obsolet i necessari el seu reemplaçament. El fort tràfec sofert per les locomotores va fer necessari noves despeses en construcció en el moment d'inauguració de la línia fins a Arenys. Les fortes despeses per expropiacions a Mataró van forçar una nova ampliació del capital social, que va veure finalment superat el pressupost inicial en un total de 302.204,500 duros. A més, durant aquests anys es van obrir al tràfic les línies de Barcelona a Granollers l'any 1854, de Montcada i Reixach a Sabadell l'any 1855 i de Sabadell a Terrassa l'any 1856. Aquesta unió de fets ens va fer plantejar la hipòtesi de què possiblement havia estat la conflictivitat generada durant aquest temps la que no havia permès engrandir un ràpid desenvolupament de la companyia mitjançant la intensificació del tràfic de viatgers i de mercaderies. Tot això, a més, ens permet adonar-nos que el feble suport en què va néixer el ferrocarril català es demostrava també en la manca d'influències polítiques per tal de resoldre l'esmentat conflicte (12).

A continuació intentem aproximar-nos a la realitat que es va obrir amb la inauguració del tram fins a Arenys de Mar. No parlarem de les dades estadístiques del ferrocarril de Barcelona a Mataró, sinó per recolzar l'explicació, i a la seva elaboració remetem al treball de Pere Pascual (13). Tot i així, agafem les dades de l'any econòmic de 1854-1855 —moment en què la companyia no s'ajustava encara a l'any civil, sinó que tancava la comptabilitat el 28 d'octubre de cada any—, però no utilitzem les dades de 1855-1856, ja que davant la inauguració de la línia d'Arenys de Mar es va fer de catorze mesos per tal de coincidir amb l'any civil de 1857 (14). La construcció de la primera línia ferroviària a Catalunya mostrà la formació d'unes determinades relacions de producció i la consolidació i augment de la comercialització entre la comarca del Maresme i la ciutat de Barcelona. Ara intentem conèixer si es va produir un augment en el volum de circulació, de passatgers i de mercaderies, i per tant en els ingressos, a partir de la prolongació de la línia fins a Arenys de Mar. Això tindria sentit en un intent d'història contrafactual, en mostrar el retard en la posada en funcionament de l'esmentada ampliació (15).

Quant a l'evolució del tràfic, observem un augment notable en el nombre de viatgers per la novetat de la línia i una posterior davallada, possiblement causada pel boicot fet al ferrocarril per la població mataronina (16):

ANYS	TOTAL VIATGERS	%
1854-1855	663.158	97,2
1857	774.319	113,5
1858	757.521	111,0

Cosa que podem observar també en el nou flux de viatgers:

ANYS	VIATGERS SORTITS DE							
	BARCELONA	%	EST. INT.	% (1)	MATARÓ	%	ARENYS	% (2)
1854-55	276.139	91,8	231.852	106,5	140.002	88,9	-	-
1857	295.497	98,2	221.946	102,0	123.915	78,6	115.103	100,0
1858	293.633	97,6	211.205	97,0	118.505	75,2	114.120	99,1

(1) - Est. Int.: Badalona, Montgat, Masnou, Premià i Vilassar.

(2) - Inclou Caldetes, Arenys i Llavaneres.

Barcelona, que era la ciutat que determinava el tràfic, veurà també una davallada progressiva en el nombre de viatgers sortits cap a la resta de poblacions:

ANYS	VIATGERS SORTITS DE BARCELONA CAP A					
	EST. INT.	%	MATARÓ	%	ARENYS	%
1854-55	174.333	99,2	101.806	81,3	-	-
1857	170.251	96,9	60.448	48,3	64.798	100,0
1858	167.930	95,5	58.807	47,0	66.896	103,2

Quant a l'evolució del tràfic de mercaderies, les dades mostren la competència, normal en línies de curta distància, amb els transports terrestres del camí reial, tot i la creixuda dels números:

ANYS	CÀRREGA (Tones)	%
1854-1855	14.825,89	415,00
1857	19.039,48	532,96
1858	21.180,57	592,89

Quant al volum de càrrega expedida, Barcelona supera de llarg la rebuda fixant-nos en les tres estacions amb més tràfic:

CIUTAT	1854-1855			1857			1858		
	Exped. 1	Rebuda 2	1/2	Exped. 1	Rebuda 2	1/2	Exped. 1	Rebuda 2	1/2
BCN	9860,7	4790,7	2,0	12777,9	6027,1	2,1	14934,9	5600,4	2,6
MATARÓ	3075,1	6094,3	0,5	3254,1	8064,7	0,4	3011,3	1385,1	0,3
ARENYS	-	-	-	1456,8	1198,4	1,2	1552,2	2323,5	0,6

D'altra banda, respecte a les mercaderies amb major índex de circulació, observem notables variacions en la relació d'intercanvi (càrregues de més de 1.000 tones). Som als anys de l'arrencada industrial de Catalunya i els indicadors del progrés industrial són precisament els productes de major circulació. És a dir, el cotó en floca, els teixits i gèneres tèxtils, la fusta en brut i treballada i el carbó vegetal i en pedra, a més de la farina i el blat (17). Tot això, mostra la vertebració d'un mercat i d'uns intercanvis entre la ciutat de Barcelona i la comarca del Maresme: cotó i carbó cap a la comarca del Maresme, excedents agrícoles del Maresme cap a Barcelona i l'exportació, i intercanvi de gèneres manufacturats, sobretot tèxtils, entre aquestes poblacions (18):

ANYS	1854-55		1857		1858		
	CÀRREGUES	TONES	%	TONES	%	TONES	%
Coure		1.826,29	12,5	23,77	0,1	26,14	0,1
Carbó vegetal i pedra		1.642,4	11,2	720,70	3,7	1.057,36	4,9
Cotó en floca		1.329,9	9,1	1.214,05	6,3	1.432,22	6,6
Teixits i gèneres tèxtils		1.073,22	7,3	789,33	4,1	1.461,75	6,8
Farina		916,31	6,2	3.519,73	18,4	5.100,69	23,8
Fusta en brut i treballada		632,8	4,3	1.104,55	5,8	1.184,60	5,5
Fil i cotó filat		591,23	4	336,73	1,7	501,52	2,3
Oli		459,09	3,1	418,64	2,1	427,47	1,9
Maquinària i telers		440,33	3	307,25	1,6	517,72	2,4
Sardines i bacallà		366,46	2,5	409,64	2,1	255,95	1,1
Ferro		319,09	2,1	350,23	1,8	313,60	1,4
Peix fresc i tonyina		306,17	2,1	618,49	3,2	224,31	1,0
Vi i aiguardent		301,8	2	337,68	1,7	222,16	1,0
Blat		-	-	2.124,30	11,1	2.335,73	10,9
Total		10.205,09	70	12.275,09	64,4	15.061,22	70,2
Total en circulació		14.564,7		19.040,82		21.431,30	

Els ingressos per tràfic de viatgers i de mercaderies van augmentar notablement com es pot comprovar:

ANYS	VIATGERS	%	MERCAD.	%
1854-55	135971,54	88,3	19697,6	289,9
1857	179368,81	116,5	26840,63	395,14
1858	177387,53	115,2	29250,27	430,62

L'augment dels ingressos no impedeix que les despeses d'explotació continuïn augmentant a causa de l'elevat cost de manteniment i de prolongació de la línia i de l'alça del preu del combustible:

ANYS	TRÀFIC INGR. BRUTS (A)	%	COST EXPLO-TACIÓ (B)	%	B/A x 100
1854-55	155.669,66	96,80	84.512,89	145,50	54,2
1857	206.209,44	128,28	109.585,63	188,67	53,1
1858	206.637,8	128,55	101.555,11	174,84	49,1

Mostrem, per acabar el quadre de benefici, on observem que es mantingué la tònica de repartir els febles beneficis entre els accionistes, en comptes de capitalitzar-los per tal de reinvertir en noves millores de la línia:

ANYS	BENEFICIS LÍQUIDS	%	BENEFICIS REPARTITS	%
1854-55	71.156,77	7,11	65.500,00	6,50
1857	96.623,81	9,60	98.674,55	9,80
1858	105.082,69	10,44	132.519,59	13,25

## CONCLUSIÓ.

L'ampliació de la línia fins a Arenys potser hauria mostrat avantatges econòmics amb l'objectiu de no deixar de prolongar la línia fins a França, ja que coneguda era la difícil competència de les línies de curta distància. Tot i així, no hi ha dubtes sobre la importància econòmica d'aquesta prolongació en les relacions d'intercanvi entre la comarca del Maresme i la ciutat de Barcelona. Malgrat tot, la hipòtesi plantejada d'història contrafactual de què possiblement havia estat la conflictivitat generada durant aquest temps la que no havia permès engrandir el capital de la companyia, mitjançant la intensificació del tràfic de viatgers i de mercaderies, pren un cert sentit. Alhora però, això mostra la feblesa política dels primers homes de la burgesia catalana envers el govern espanyol i ens dóna una altra experiència d'allò que serà el ferrocarril a Catalunya durant els següents anys de mitjan del segle XIX.

Alfons Zarzoso Orellana

## NOTES.

- 1.- Aprofitem l'avinentesa per tal de fer-ne constància d'agraïment a la Fundació «La Caixa» i a la Fundació «José Ortega i Gasset».
- 2.- Memoria (...) del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró ... (29/XI/1851), Barcelona, Ramírez, 1851, p. 8.
- 3.- Memoria (...) del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró ... (29/XI/1852), Barcelona, Ramírez, 1852, p. 16.
- 4.- Ibídem.
- 5.- Vegeu MARTÍ i COLL, Antoni. *El tren de Mataró a Arenys (1851-1857)*, dins *FULLS* del Museu Arxiu de Santa Maria, Mataró, abril, 1981, núm. 10, p. 7.
- 6.- Memoria (...) del Camino de Hierro del Este de Barcelona ... (7/XII/1855), Barcelona, Ramírez, 1855, p. 11.
- 7.- Memoria (...) del Camino de Hierro del Este de Barcelona á Arenys ... (30/I/1858), Barcelona, Ramírez, 1858, p. 6.
- 8.- Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. Escrivania de Marina, notari Pere Màrtir Fortuny, man. de 1857 (lr. semestre), f. 497. Citat per LLOVET, Joaquim. *Constructors navals de l'ex-província de Mataró (1816-1875)*. Mataró: Ed. de la Caixa d'Estalvis Laietana, 1971, p. 54.
- 9.- També els interessos d'aquelles persones que subsistien gràcies al Camí Reial, és a dir, els hostalers, els botiguers de gra, els constructors de carros i amos de tartanes, i els basters.
- 10.- Memoria (...) del Camino de Hierro del Este de Barcelona ... (24/I/1857), Barcelona, Ramírez, 1857, p. 7-8.
- 11.- Per a una major informació sobre aquestes qüestions vid: Memòries i documentació del Camino de Hierro de Barcelona á Mataró, 1851-1858; CARRERA PUJAL, Jaime: *La economía de Cataluña en el siglo XIX*, IV, p. 336-338, Barcelona, Bosch, 1961; i R. DALMAU, Antonio: *Historia anecdótica de los ferrocarriles de Barcelona*, p. 44-46, Barcelona, Millá, 1946.
- 12.- Potser som davant d'un exemple històric de què la burgesia catalana concentrà els esforços en l'aspecte tècnic de la industrialització i en aconseguir protecció estatal, tot i deixant d'una banda accions polítiques que li permetés formar part dels centres de poder. Vegeu el text de MARTÍ, Casimir: *Moderats i progressistes (1843-1868)*, dins *Història de Catalunya*. Barcelona: Salvat, 1978, vol. V, p. 172. També les conclusions de Josep FONTANA a *La fi de l'Antic Règim i la industrialització 1787-1868* dins P. Vilar (dir.) *Història de Catalunya*. Barcelona: Edicions 62, 1988, vol. V.
- 13.- PASCUAL DOMÈNECH, Pere. *Los orígenes del ferrocarril en Cataluña. El ferrocarril de Barcelona a Mataró (1848-1856)*, a *Revista de Hacienda Pública*, Madrid, 1978, núm. 55, pp. 313-338.

- 14.- Totes les dades estadístiques han estat extretes de les Memòries de la companyia dels anys 1855, 1857 i 1858, i posteriorment reelaborades.
- 15.- El treball roman inacabat ja que encara resten incògnites per esbrinar i, per tant, tampoc no podem parlar d'allò que representà en termes d'estalvi social: desconeixem el tràfic de mercaderies i el seu volum pel Camí Reial, el preu del transport per carretera i per ferrocarril i altres recursos productius indicadors de l'esmentat estalvi. Vegeu els treballs d'Antonio GÓMEZ MENDOZA per conèixer la funció del ferrocarril com a element d'estalvi de recursos reals: *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913*. Madrid: Alianza editorial, 1982. I *Transportes y crecimiento económico 1830-1930*, dins N. Sánchez-Albornoz (Comp.): *La modernización económica de España 1830-1930*. Madrid: Alianza editorial, 1985.
- 16.- J. Llovet no descarta el perllongament de la línia com un element aliè de la decadència de la drassana mataronina. I troba aquí la causa de la defensa enèrgica feta per les forces locals. No obstant, no ens dóna explicacions del debilitament de la construcció naviliera durant la primera meitat del segle XIX i tampoc del nombre de persones que subsistien a Mataró gràcies a aquest sector. Tot i així, la construcció i l'avarada del més gran veler construït a Mataró l'any 1858 -513 tones- és indicatiu de l'estat del sector durant el decenni dels anys cinquanta. LLOVET, J. *Op. cit.*, p. 50-55.
- 17.- Sobre els indicadors de progrés industrial quant a consum de determinats productes, vegeu el text d'A. CARRERAS, *Cataluña, primera región industrial de España*, p. 259-314, dins J. Nadal i A. Carreras (Dir. y Coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Barcelona: Ariel, 1990.
- 18.- Hem observat, com Pere Pascual, que el total d'aquesta relació i aquell procedent del total de tones del tràfic de mercaderies no es corresponen. Desconeixem la causa d'aquesta diferència en les dades. El blat no apareix a la relació de l'any 1854-55 perquè no arribava a les 300 tones.