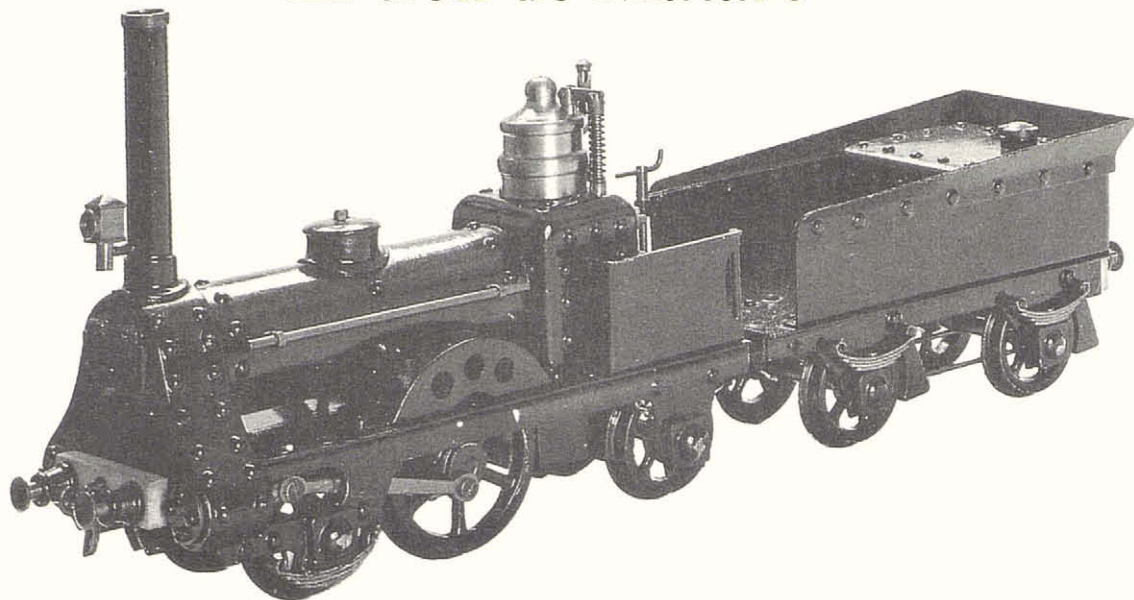


El tren de Mataró



El 10 de novembre de 1837 fou inaugurada la línia ferroviària de l'Havana a Güines, a l'illa de Cuba. El senyor Miquel Biada i Bunyol, natural de Mataró, va assistir a aquesta inauguració i es va proposar d'unir amb una línia de ferrocarril les ciutats de Mataró i Barcelona. Va maldar perquè el senyor Josep Maria Roca s'interessés en el projecte i presentés el 30 de juny de 1843 la sol·licitud de concessió, que li fou atorgada el 23 d'agost del mateix any.

El 1845 va ser signada a Barcelona l'escriptura de constitució de la *Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró*, amb un capital d'un milió de duros, repartit en dues mil accions subscrites entre catalans i anglesos. En una altra secció fou aprovada l'acta de constitució de la societat a nom de la qual fou ratificada la concessió de la línia.

Per Reial Decret de 27 de juliol de 1845, la societat fou autoritzada a començar les obres de la línia, en les quals intervingueren sis mil obrers. El director de les obres va ser un enginyer anglès especialitzat en ferrocarrils, Joseph Locke i l'empresa constructora fou la britànica *Mackenzie & Brassey*.

Segons la Memòria d'accionistes de la *Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró bajo la protección de S.M. la Reina Madre Doña María Cris-*

tina, nom oficial de la societat publicat el 30 de gener de 1848, els comptes de les obres es desglossaven de la forma següent:

Expropiacions: 67.531 duros, 11 rals i 12 morabatins.

Infraestructura de la línia: 113.849 lliures esterlines, de les quals 62.500 duros i 13 rals corresponien al túnel de Montgat.

Estacions de Barcelona i Mataró, i baixadors de Montgat, el Masnou, Premià de Mar i Vilassar de Mar: pressupost inicial de 38.898 duros i 13 rals.

Material mòbil: 4 locomotores *Jones & Potts*: 8.000 lliures.

4 tenders: 800 lliures.

62 cotxes (10 amb fre), 2 *breaks*.

30 vagons coberts i 2 per al transport de carruatges: 19,822 lliures.

Tot això, reduït a moneda local, feia la quantitat de 950.000 duros, a més, el contracte amb *Mackenzie & Brassey* i amb l'enginyer William Locke costà 112,849 lliures, incloent-hi la conservació de la línia durant un any.

El dia 2 d'abril de 1848 morí el senyor Miquel Biada i Bunyol, promotor de l'obra. Malgrat aquest fet, el projecte continuà endavant i el dia 5 d'octubre de 1848 una locomotora realitzà una primera prova fent el recorregut d'anada i de tornada. El dia 8 tingué lloc una altra prova oficial i, finalment, el dia 11 es féu la inspecció general de la línia per part de l'enginyer de l'Es-

Denominació:

El tren de Mataró

Terme municipal:

Barcelona, Mataró, Badalona, Montgat, el Masnou, Premià de Mar i Vilassar de Mar.

Comarca:

el Barcelonès-el Maresme

Característiques:

El primer tren de la península

Promotor de l'obra:

Miquel Biada i Bunyol

tat senyor Antonio de Arriete, comprovant els ponts de la línia, vint-i-un en total, tots de fusta, el més llarg dels quals era el del riu Besòs, de 1.040 peus de llargària (uns 317 m), els terraplens i el túnel de Montgat, anomenat la Foradada.

El 17 d'octubre de 1848 s'autoritza la inauguració del ferrocarril, que tingué lloc el dia 28 del mateix mes en presència de totes les autoritats.



La línia tenia 28,6 km de llargada i, a part de les estacions de Barcelona i Mataró, comptava amb els baixadors de Badalona, Montgat, el Masnou, Premià de Mar i Vilassar de Mar. L'amplada de la via havia estat fixada per la llei de 31 de desembre de 1844 en sis peus castellans, és a dir, 1,676 m.

Per concessió del 26 d'abril de 1851, es va aprovar la prolongació de la línia fins a Arenys de Mar. El tren hi arribà el 10 de gener de 1857. Una vegada obtinguda aquesta nova concessió, la companyia prengué el nom d'Empresa del Camí de Ferro de l'Est de Barcelona. El dia 1 de gener de 1861 aquesta companyia es va fusionar amb la Companyia del Ferrocarril de Barcelona a Granollers per tal de portar el ferrocarril fins a Girona. La societat resultant prengué el nom de Companyia de Camins de Ferro de Barcelona a Girona.

La locomotora, que actualment es troba exposada a Madrid, forma part de l'inventari del futur Museu del Ferrocarril de Catalunya.

NOTA: El material gràfic emprat prové de l'arxiu del senyor Carles Salmerón.

