

FIGURES DE CATALUNYA

MIQUEL BIADA I BUNYOL

PROPULSOR DEL PRIMER FERROCARRIL D'ESPANYA

Miquel Biada i Bunyol, neix l'any 1789 a Mataró, on estudia per a pilot i s'inicia en la navegació. Encara jove, embarca cap a Amèrica, com molts catalans del seu temps. S'estableix de bell antuvi a Maracaibo (Veneçuela) com armador i consignatari de vaixells. Les primeres espurnes de la Guerra de la Independència americana el llancen a l'acció. El virrei el nomena capità de la goleta «Manuela», amb la qual pren part en diferents combats. En 1813, requerit pel mateix virrei se'n va cap a Jamaica per recaptar-hi cabals entre els espanyols que hi habiten a fi de sostenir els voluntaris que a Veneçuela defensen la sobirania espanyola. Després s'incorpora a la milícia anomenada «Voluntaris de Ferran VII», que no solament combatien, sinó que es pagaven l'equip i armament. Les amenaces que provenen del mar provoquen el seu nomenament de comandant principal d'una petita flota de vaixells lleugers. Acomplerta la seva missió, en concertar-se un armistici entre el general Murillo, cap de les forces espanyoles, i Bolívar, cap dels insurgents, transporta en la seva goleta «Amable Teresa» (Teresa és el nom de la seva muller) els comissionats d'Espanya i Colòmbia que van anunciar les condicions de l'al·ludit armistici als naturals de Río de Acha, Santa Marta i Cartagena. Uns falsos senyals del Castell del Morro, l'indueixen a desembarcar a Maracaibo, que, sense que Biada ho sabés, s'havia pronunciat a favor de Colòmbia. Això l'obliga a passar moltes penes i a perdre tots els seus béns. Salva, però, la vida i aconsegueix traslladar-se a l'Havana, on la seva infatigable activitat i les seves qualitats li procuren nova fortuna. No cessa, tanmateix, en les funcions militars. La inseguretat regnant a tot l'Imperi espanyol obliga a organitzar a Cuba un cos de «Voluntaris Distingits del Comerç de l'Havana», en el qual Biada té el grau de capità. En aquesta funció, com en les seves ocupacions particulars, gaudeix de general apreciació.

En 1834-37, sota l'excel·lent govern del general Tacón, es construeix el primer ferrocarril cubà, gràcies a l'esforç de la Junta de Comerç de l'Havana. Cal sospitar que Biada, personalitat tan destacada dins la plaça i emprenedor de mena, no és estrany al projecte. Consta, això sí, que, en l'acte d'inauguració de la línia va acostar-se al general Tacón i li va dir: «Desde que regrese a España, no pasará un año sin que haya unido mi pueblo con Barcelona mediante un ferrocarril».

I així va provar de fer-ho i ho aconseguí en definitiva, no pas en un any, però sí en uns quants. La nostra terra no estava, com Cuba, en contacte immediat amb la impaciència i el progrés nord-americà per acceptar tot d'una la idea de construir el novíssim mitjà de transport creat a Anglaterra i que a poc a poc era acceptat per les nacions de la vella Europa. Aquí les coses que depenien dels organismes oficials anaven amb lentitud. Abans d'abandonar l'illa de Cuba, hom li imposà la creu d'Isabel la Catòlica «por relevantes servicios y sacrificios personales, así como pecuniarios, en los sucesos de Venezuela».

Establert a la Ciutat Comtal, la idea que va concebre a l'Havana no se li esborrà pas del pensament. Realitza les primeres exploracions entre banquers i comerciants, i troba pertot una acollida més aviat freda, per no dir desdenyosa. El prenen per un somniatruïtes. No hi veuen sinó dificultats, puix no endevinen els beneficis que pot reportar el nou invent. Val a dir que en aquells anys, encesa la guerra civil, insegur el camp, la idea de construir i explotar una via fèrria apareixia realment com una utopia. Però Biada no es va descoratjar. Va adreçar-se a un amic i paísà seu domiciliat a Londres.

Aquest, que es deia Josep M. Roca, va creure tot seguit que el projecte de Biada era interessantíssim i, a més a més, viable. Roca el va posar en relació amb l'enginyer i capitalista anglès, Joseph Locke.

La concessió del ferrocarril va esdevenir un fet el 30 de novembre de 1843. La societat, signada el 6 de juny de 1845 i en la qual es subscribia capital anglès i espanyol. El total subscrit importava vint milions de rals velló representats per deu mil accions. La direcció tècnica restava a càrrec de Locke.

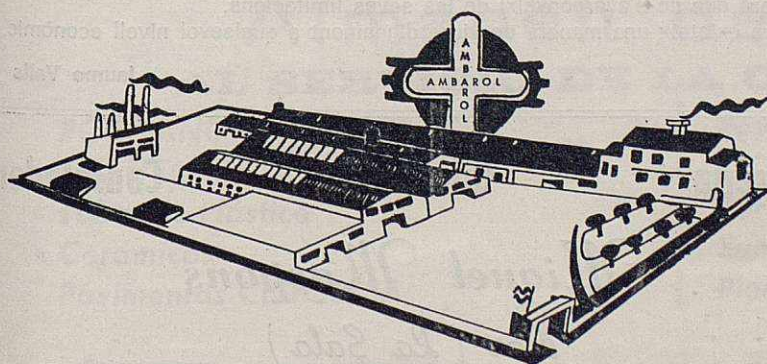
A fe que la situació interior no era pas gaire encoratjadora. Partides de trabucaires aturaven diligències als camins rals i saquejaven els viatgers. La política general tampoc no oferia falagueres perspectives.

Això no obstant, el projecte va fer via. El capital espanyol tingué algun moment de pànic abans d'arribar a subscriure la totalitat de l'emprèstit, però superà la crisi i al capdavant complí. Les obres varen ésser realitzades amb força celeritat. El 8 d'octubre de 1848 es desenvolupà, enmig d'una immensa expectació, la prova oficial. En el primer comboi prengueren seient quatre centes persones. En travessar el túnel —la «foradada»— de Montgat, les viatgers prorromperen en aclamacions i aplaudiments. El viatge Barcelona-Mataró va durar cinquanta-vuit minuts. Fou el primer carril que circulà per terra espanyola.

Recordo haver vist i llegit, ja fa molts anys (abans de la nostra guerra), a la façana i gravat sobre rajola de València, en una gran casa que hi ha entre Montgat i El Masnou, els següents versos:

Esta casa de campaña,
sita delante del mar
por sus playas vió a pasar
el primer vagón de España.
Si de Montgat la montaña
un inglés agujereó,
todo español ensalzó
el genio de Barcelona
que con vapor proporciona
ir volando a Mataró.

La Vall, febrer 1970



La Sagrera

Teléfono 88

Santa Eulalia de Ronsana

Pintura Moderna

Rótulos

Papeles pintados

DROGUERIA MARTI

Exclusivista de INDUSTRIAS AMBAROL

Venta de pinturas y artículos de limpieza