

Ferran Armengol Ferrer, *L'arrencada del ferrocarril a Barcelona, 1800-1850*, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 232 páginas.

Reseña de acceso abierto distribuida bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access review under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

DOI: <https://doi.org/10.24197/er7ksg34>

Decía Pere Pascual, hace veinticinco años, que el ferrocarril que unió en 1848 Barcelona y Mataró era un emblema. Un símbolo propiciado, cabe añadir, por la capacidad innata que conlleva para caracterizar imaginarios que representen el origen de la contemporaneidad catalana y española. Ciertamente, a pesar de haber quedado marcada claramente por su condición hagiográfica y su paradójica exigüidad, su historiografía, iniciada con relatos elaborados durante los años previos a la propia inauguración, ha presentado el ferrocarril como resultado de la progresión económica catalana acontecida durante la primera mitad del siglo XIX, sin que por ello se haya estudiado esta cuestión con profundidad. En realidad, tal aseveración no ha sido más que un axioma pendiente de verificación.

L'arrencada del ferrocarril a Barcelona, 1800-1850 de Ferran Armengol Ferrer, objeto de esta reseña, llega con el propósito explícito de resolver esta carencia. Para ello, el libro se compone de diez capítulos y un epílogo, quedando organizado con acierto, perfectamente identificadas sus fuentes –sobre todo, hemerográficas y notariales, y, en menor medida, empresariales e historiográficas–, y correctamente planteadas sus argumentaciones. A lo todo lo cual se suma que está ilustrado con prudencia y gusto, lo que, junto a una producción editorial cuidada con esmero, lo hace sugerente.

Lo primero que hay que subrayar es que se echa en falta un estado de la cuestión que permita al lector conocer las razones que lo motivan historiográficamente. No es baladí saber *a priori* que la monografía se sustenta en una inédita investigación que tiene como fin explicar por qué la historia ferroviaria de Barcelona fue, según el autor, una excepción respecto a los otros casos europeos, puesto que, aun teniendo igualmente un *origen precursor* –un intento pionero de construcción– que desencadenó un itinerario tecnológico propio, no desembocó en un desarrollo ferroviario. Se nos dice que las razones que explican este hecho no son otras que las propias contradicciones que estaba experimentando la ciudad, de entre las cuales las ligadas al transporte son analizadas en un capítulo propio.

Y, en efecto, el libro se inicia con una amplia y excelente sección dedicada a estudiar la oferta de movilidad que tuvo Barcelona durante las primeras cuatro décadas del siglo XIX. Se concluye que los notables avances logrados nunca fueron suficientes para hacer frente a la demanda causada por una actividad económica creciente, motivo por el cual fue cobrando, gracias a su descubrimiento, una relevante

significación el ferrocarril como la modalidad capaz de resolver este cuello de botella estructural.

Ahora bien, a Armengol Ferrer le interesa sobremanera hacer ver, en primer lugar, que este hallazgo contó con un *origen precursor* como fue el intento llevado a cabo en Barcelona, en 1800, por Francesc Salvà i Campillo para construir un *canal en sec*. Como el autor señala, este precedente ya fue rescatado del anonimato por el *Diario de Barcelona* (1848), Antonio R. Dalmau (*Del carril de Mataró al directo de Madrid*, 1946, p. 16) y Francisco Wais (*Historia de los Ferrocarriles españoles*, 1987, tomo I, p. 79), para, utilizando explícita o subliminalmente que Salvà i Campillo construyó en 1824 un pequeño ferrocarril en lugar del *canal en sec*, defender que si hubiera contado con el apoyo preciso hubiera podido ser el primero del mundo. Armengol Ferrer considera necesario aclarar esta cuestión para preservar, de alguna manera, esta idea del adelanto relativo y, sobre todo, para recuperar la importancia que tuvo *en sí* este intento fallido como origen singular del descubrimiento social del ferrocarril habido en Cataluña. Es por ello por lo que confecciona una amplia y brillantemente sección dedicada a historiar el canal, la cual, sin duda, es una notable aportación. Pero, a pesar de su encomiable esfuerzo, queda la duda de que, por mucho que este artificio reuniese sus fundamentos técnicos –la combinación de un sistema de guiado formado por carriles paralelos y de una tracción propia–, supusiera el descubrimiento intelectual y social que lo caracterizó, es decir, su capacidad para hacer posible *industrialmente* el crecimiento económico moderno.

En todo caso, lo cierto es que Armengol Ferrer reconstruye solventemente en las siguientes secciones del libro, excelentemente documentadas, la experiencia particular que tuvo Cataluña en el descubrimiento y conocimiento del ferrocarril. Se relata cómo una minoría selecta fue haciendo crecer este *fuego prometeico* de suerte que fue siendo incorporado por la burguesía hasta el extremo de que, cuando se inició la cuarta década del XIX, la posibilidad de iniciar la construcción de una línea ferroviaria por cuenta propia formaba parte de sus actuaciones y posibilidades. La demostración de esta tesis la halla el autor en el hecho de que el primer intento conocido de construir un ferrocarril entre Barcelona y Mataró, fechado en 1840, fuese resultado natural de lo anterior. Como reconoce, no logra probarlo concluyentemente, si bien es cierto que, un afortunado y relevante hallazgo documental y su acertado discurrir, permite colegir que este «primer Barcelona-Mataró», como acertadamente lo denomina, lejos de ser un rumor o propósito quimérico, como podía parecer hasta ahora, fue un serio proyecto protagonizado, con casi toda seguridad, por comerciantes y navieros mataroneses.

La falta de documentación tampoco le permite probar categóricamente que hubiera habido un vínculo entre este «primer Barcelona-Mataró» y el definitivo que pocos años más tarde se consumaría, pero aporta razones más que suficientes para hacer verosímil la tesis de que sus promotores locales persistieran en el anhelo hasta que Josep María Roca, uno más entre todos ellos, a pesar de residir en Londres, asumiera su liderato y, aprovechando sus relaciones en ambas ciudades, lograra la

implicación británica en el proyecto. En suma, la monografía demuestra, lo cual es sumamente importante desde un punto de vista simbólico, que el Ferrocarril Barcelona-Mataró no tuvo *padre*, sino *padres*, los burgueses autóctonos que intentaron construirlo, y un *hijo mayor*, Roca, que se encargó de ponerlo en marcha.

A continuación, estudia con detalle y solvencia la formación de la compañía, es decir, el que denomina «proyecto Roca», dedicando su atención, por un lado, a explicar quiénes eran sus promotores y cuáles fueron sus actuaciones, ampliando, así, el conocimiento que se tenía de lo primero; y a abordar, por otro, el rechazo que sufrió de los sectores progresistas y las contradicciones que surgieron a la hora de optar por las líneas ferroviarias. Ejercicio que confirma que, si bien Roca fue capaz de conformar un núcleo formado por inversores con relevante peso específico en la economía catalana, no logró reunir en el proyecto una filiación suficiente de inversores nativos para sacarlo adelante. En otras palabras, ratifica la vieja tesis que formuló Pere Pascual en 1978 de «que difícilmente se hubiera emprendido [el ferrocarril] siquiera sin la participación del capital inglés» —«Los orígenes del ferrocarril en Cataluña. El Ferrocarril de Barcelona a Mataró (1848-1856)»—.

Pero aquí no quedó todo, habida cuenta de que, una vez llegado a un acuerdo con los capitalistas ingleses, la aportación del capital indígena, que debía ser la misma que la foránea, no se cumplió como estaba previsto y se produjo, consecuentemente, una inevitable crisis que, como señalaron el propio Pascual y Carlos Guasch —*El ferrocarril de Mataró: un escenario experimental*—, estuvo a punto de dar al traste con el proyecto. Armengol Ferrer la analiza con detalle, debiéndosele reconocer como relevante contribución todo lo que expone en relación con la marginación que sufrió Roca, sin embargo, continúa sin ser explicado claramente cómo se sustituyó su liderazgo. Parece evidente que el «grupo» de Roca fue relevado por los «indianos», puesto que asumieron la suscripción de las acciones pendientes de colocar, pero seguimos sin conocer las relaciones de dependencia que había entre ellos. En este sentido, me parece decepcionante la tibia atención que da al hecho de que los «indianos» no sea más que un eufemismo que esconde su dedicación a la trata de esclavos. Parece evidente que opta por seguir preservando el mito existente al respecto y, en particular, el que afecta a Miquel Biada.

Las siguientes secciones del libro las dedica a describir la construcción y puesta en explotación del ferrocarril. Aunque no se adentra en estas cuestiones, de ello se deduce que el liderazgo ejercido por los españoles fue más bien colectivo, porque parece inferirse una personalidad de Biada más apocada que resuelta, así como que este liderazgo quedó muy menoscabado por la posición dominante de los inversores ingleses. Su impronta hagiográfica no le permite ver adecuadamente, como también le ocurrió al resto de los autores, que la empresa llegó a octubre de 1848 metida en un callejón sin salida debido a la falta de un liderazgo y un proyecto que fueran más allá de poner en explotación el ferrocarril. Todo lo cual se resolvió con la incorporación en enero de 1849 de Manuel Gibert Sans, quien rompió con la

dependencia inglesa y elaboró un proyecto propio, que llevó adelante con determinación.

Armengol Ferrer se plantea en el epílogo, con una elogiosa sinceridad, la gran cuestión que provoca el ensayo: ¿si la burguesía catalana había ido asumiendo el ferrocarril como el medio de transporte idóneo para su progresión económica, por qué no lo apoyó desde el primer proyecto? Aunque no resta importancia a los obstáculos levantados por el «poder político encarnado en Madrid», argumento tan manido como huero, contesta que las razones fundamentales estuvieron en la escasa predisposición de las elites económicas e industriales a invertir en el ferrocarril. Quiere ver en la respuesta dada por los inversores a la crisis con los ingleses la superación de este temor, y en la conformación de un sector bancario sólido, bajo el liderazgo de Manuel Gibert Sans, la emergencia de un proyecto ferroviario específicamente catalán.

L'arrencada del ferrocarril a Barcelona, 1800-1850 es un trabajo que representa, no cabe duda, un notable avance en el conocimiento de la historia del primer ferrocarril peninsular. Siendo cierto que no resuelve todas las dudas, lo cual no es un desmérito, amplía el horizonte de sus principales hitos y solventa no pocas de las dudas que había ellos. Es, en pocas palabras, es un relato coherente que merece una atenta lectura.

Miguel Muñoz Rubio
mmrubio59@gmail.com