



## UN MATRIMONIO DICHOSO

6

### LLEGADA DEL FERRO-CARRIL DE GRANOLLERS.

Para emprender un viaje  
 Algun dia era preciso,  
 Dar un mes antes aviso  
 Y arreglar el equipaje.  
 Metido en un carruaje  
 Con peligro de tu vida,  
 Dabas aquí una caída,  
 Y mas allá un revolcon.  
 Y el salir con un chichon  
 Era cosa consabida.

Mas con el ferro-carriil  
 Sin maldito el equipaje  
 El que hacia un viaje  
 Ahora hace mas de mil.  
 Va en un carruaje gentil  
 Bien cómodo y bien sentado,  
 Sin recelo, ni cuidado,  
 Se divierte todo el dia  
 Con su esposa y compañía,  
 Y á la noche ha regresado.

Dibujo, grabado al boj, alusivo al ferrocarril

**Els luddites de la terra i  
 els inicis de la xarxa de  
 dominaciõ.**

**Resistents al ferrocarril a Badalona,  
 al Maresme i a l'Horta de València a  
 mitjans del segle XIX.**



**Octubre de 2013  
 Negre i verd**

Actualment la xarxa de dominació deixa uns foradets molt petits. Per la malla circula la matèria, la energia i la informació: carreteres, autopistes, línies de ferrocarril, línies telefòniques, fibra òptica, xarxes 3G, wifi, TDT, repetidors diversos, antenes de telefonia, alta tensió, gasoductes, oleoductes.... i cada cop més avancem cap una dominació ubiqua on la malla ja sols tindrà nanoforats on difícilment cabran espais alliberats. Mitjançant aquesta malla de dominació la terra esdevé territori, esdevé espai dominat, espai domesticat.

La dominació i la domesticació, igual que les resistències a ella, han seguit un desenvolupament al llarg del temps. La "història" que funciona com instrument acadèmic de dominació, no ens ha d'impedir conèixer el que van fer els nostres avis i besavis, enara que no ens impedeixi cometre els mateixos errors o repetir els encerts, encara que sols sigui com senyal d'identitat.

*"Si, ved ese inmenso número de gigantes de blonda cabellera de humo, vomitando sin cesar sus bellas y bien formadas manufacturas industriales; y ese motor de veloz carrera que cruza los montuosos y agrestes campos de Cataluña; las fértiles y deliciosas llanuras del rico y perfumado jardín de España, la sin par Valencia; y tantas otras provincias que miran sobre sus tierras los conductos férreos que las tienen aprisionadas en una inmensa red; y todo ese conjunto de maravillas acortan las distancias; rompen las fronteras; centuplican el capital y perfeccionan al hombre; nada son en comparación del eléctrico, que transmite las palabras de una a otra zona y hace de la humanidad una sola familia universal..."* (El Obrero, núm 1, 4/9/1864, era un diari dels sectors participatius en política i socialitzant, va acabar com portaveu del partit socialista i la UGT, sense deixar de banda sectors cooperativistes i cristians).

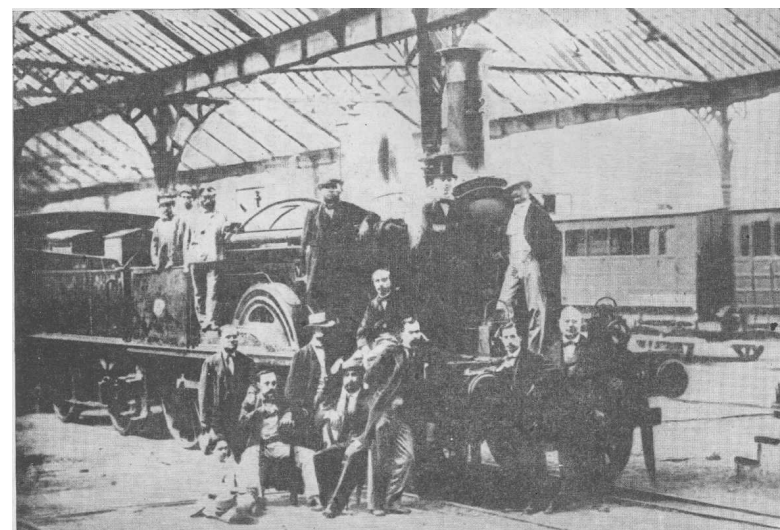
Caldria investigar que es mereixerien els redactors del Obrero, una medalla com els treballadors més innocents en els seus anàlisi o una altra com els servidors més competents del sistema. En aquest curt paràgraf és sintetitza tota una estratègia de l'estat i el capital: la fàbrica (la producció de bens de consum massiu), el ferrocarril (la comunicació ràpida) que *"las tiene aprisionadas en una inmensa red"* (profètic) i finalment "el eléctrico" un terme indefinit i polivalent com ara el que utilitzen avui amb el terme "nanotecnologia" o les nebuloses "smart", la solució universal a totes les tensions, penes i dissorts.

A l'inici de la industrialització les xarxes teixides sobre el país eren laxes i es limitaven a les comunicacions per camins i carreteres, vies fluvials i costes. Aquestes eren recorregudes per innumbrables vehicles de tracció animal (inclosa la humana), barques, rais i vaixells de cabotatge. De fet la xarxa no diferia massa de l'heretada de l'imperi romà, encara que l'augment de població va fer que s'anés fent més atapeïda.

fàbrica com en la xarxa (no com màquines tècniques, sinó com màquines socials).



Els ferrocarrils havien de passar i van passar, els pescadors, els traginers i els llauradors havien de cedir i, a contracor, van haver de cedir i ingressar a les fàbriques antropòfagues o a les tripulacions de pesquers on el patró esdevenia capitalista, a fer milers de quilòmetres com autòmats per a les noves companyies de transports o trencar-se l'esquena en explotacions agràries modernes a produir productes masivament i emmetzinar la terra o, mantenint engrunes de la passada autonomia, endeutar-se i autoexplotar-se com treballadors per compta pròpia.



Companyia denunciava que les seves obres eren “*objeto de una devastación impropia de un país civilizado (...) personas malintencionadas se entretienen en golpear con gruesos cantos los muros, haciendo saltar las hiladas de ladrillos y otras hurtan los materiales acopiados*”. També es produïen subtraccions de material que, a vegades, eren abandonats en llocs amagats.

El clima era de tanta inseguretat que l'enginyer que controlava les obres per part de la companyia anava escoltat per vigilants armats.

Els carreters, que juntament amb els regants eren els més afectats per el ferrocarril, van formar piquets per intimidar, amenaçar i obligar als carreters que treballaven per la construcció del tren a descarregar les pedres al mig dels camins i abandonar la feina. La policia va empresonar, a instàncies de la Companyia, a un carreter de Burjassot anomenat “el Colomino” per tal de desarticular la protesta.

Però la reacció més dura es va produir en el moment en que el ferrocarril va començar a funcionar i es van fer paleses les modificacions que el ferrocarril produïa a l'espai de l'horta, i així van començar a produir-se fets vandàlics diversos, creuant objectes a les vies, destruint les senyalitzacions, els pals del quilometratge, tallant els pals del telègraf (que acompanyava totes les línies de tren) danyant greument les estacions i les casilles dels vigilants.

I, naturalment, igual que a Badalona, el sistemàtic apedregament dels combois i no sempre per part dels xiquets de l'horta sinó també per adults enrabiats, la primera setmana de funcionament j van haver dos passatgers ferits.

Es va fer necessària la contractació d'un gran nombre de guardes, doncs els agutzils dels ajuntaments no eren suficient, al llarg dels 6 primers anys d'exploració van ser morts 3 d'aquests guardes, molts d'altres van patir diverses agressions i 5 van ser ferits de consideració.

A tot això responia la Companyia i el progressisme liberal de la gent fina de València amb els tòpics i els estereotips dels habitants de l'horta “*gente falta de luces y de instintos tan salvajes*” “*me avergüenzo de que haya en Valencia o en la huerta gente bastante desalmada para cometer estos atentados*”.

Un dels conflictes generats per el tren no tenia relació amb les dificultats a la mobilitat, sinó amb l'incompliment d'expectatives noves. Per motius de seguretat la empresa no deixava passar a la gent pels ponts i per travessar el Xúquer feia falta donar volta, això va donar lloc a xocs amb els guardes i un dels guardes morts era l'encarregat d'un pont, la Companyia atribuïa els problemes “*a venganzas de ofensas que no existían y que hablan muy en mengua de la ilustración de un país*”.

A l'estiu del 1854 en el marc de la revolució, mentre a Barcelona cremaven les fàbriques, 4 ponts del ferrocarril i la estació d'Alzira van ser incendiats a València. Convergien dos moment diferents, la derrota de la insubmissió i la victòria del sistema liberal, a partir de 1855 el procés s'accelera, tan a la

La industrialització va implicar la necessitat d'augmentar el nombre de nodes de la xarxa de transport i les seves unions, així com l'aparició de noves tecnologies que facilitessin el tràfic de la informació i la distribució de l'energia. No es tracta doncs que les tecnologies vinguessin i trobessin un espai propici on desenvolupar-se, sinó que les necessitats del complex estatal/industrial/capitalista del segle XIX tenia unes necessitats i va buscar unes solucions tecnològiques, de la mateixa manera que els sistema corporatiu/global que patim ara també te unes necessitats i desenvolupa unes tecnologies per satisfer-les (nanotecnologies, nous materials, biotecnologies, control global de les comunicacions, intel·ligència artificial...).

Així doncs al llarg del segle XIX comença a construir-se el que hores d'ara és un teixit amb una trama tan fina que es fa difícil trobar-ne un forat... xarxes de transport i de comunicacions que arriben a la ubiqüitat amb les tecnologies sense fils (WIFI, smart telefonia, RFID...).

Antigament la dominació partia dels centres de poder, generalment les ciutats, cristal·litzava en els centres de producció, generalment agrícoles, la energia era majoritàriament animal... la xarxa de dominació tenia uns forats a la malla molt amples...

No és per tant d'estranyar que els territorialistes gastin tant de temps en trobar alternatives dins la xarxa, que demanin soterraments, desviaments, traçats alternatius, “usos racionals”, alternatives energètiques... Les seves actuacions propicien de fet una malla més espessa, una dominació més eficient, un mon més domesticat.

El ferrocarril, el camí de ferro, va ser una de les primeres grans innovacions a la xarxa de dominació, la seva expansió va anar aparellada (als països més potents), a les xarxes de telègraf (òptic i elèctric), cada línia de ferrocarril anava acompanyada d'una de telegrafia.

Les dues xarxes que començaven el seu camí, tenien una forta implicació militar, els ferrocarrils a tot arreu on es van construir van tenir un us molt rellevant per transportar, mobilitzar i desmobilitzar homes als fronts i a aixafar revoltes. I els telègrafs per el seu us estratègic i policial comunicant els centres de poder amb els seus braços executors. De fet les primeres línies de telefonia més enllà de l'àmbit local (trucades entre pobles) van trobar molta oposició per part del ministeri de l'interior i de la policia.

El ferrocarril va calar tan fort en l'imaginari que encara ara es fa servir com a referència del progrés i a la potencia, sobretot industrial: “el tren del progrés”, “la locomotora de la economia”, la “locomotora d'Europa” “la locomotora de la ciència”...

L'estat capitalista es va consolidar mitjançant aquestes dues xarxes. Podem bastir una cronologia de com es desenvolupa l'entramat de dominació en el que ara vivim:

-1761 Reial Decret aprovant un pla radial de carreteres d'Espanya.

-1805 Pla General de Camins de la Intendència de Catalunya.

-1816 Pla de Camins de la Junta de Comerç de Barcelona.

- 1834 S'inicia la primera carretera "moderna" de Barcelona a Vic
- 1842 es comença a estendre una xarxa de gas per enllumenat públic inaugurant-se l'enllumenat per gas de les Rambles de Barcelona.
- 1843 es funda la Societat Catalana d'Enllumenat per Gas.
- 1844 Reial Decret per establir una xarxa radial de telegrafia òptica des de Madrid a totes les capitals de província.
- 1844 Reial Ordre per la creació de línies de ferrocarril.
- 1845 s'inicia la carretera de Barcelona a Sabadell/Terrassa.
- 1848 s'inaugura la primera línia de ferrocarril Barcelona/Mataró.
- 1848 s'estableix una xarxa de telegrafia òptica entre establiments militars a Barcelona ciutat, connectada amb alguns pobles de la rodalia.
- 1849 s'acaba de construir la xarxa militar de telegrafia òptica de Catalunya.
- 1851 llei Arteta del "Plan de Carreteras del Estado".
- 1851 s'inaugura el ferrocarril Madrid/Aranjuez.
- 1852 Reial Ordre per construir la línia de telègraf elèctric entre Madrid i Irun.
- 1853 implantació del telègraf elèctric al ferrocarril de Mataró.
- 1854 s'inauguren les línies de ferrocarril de Barcelona a Granollers i de Barcelona a Molins de Rei.
- 1855 entra en funcionament la línia de telègraf elèctric entre Madrid i Irun.
- 1855 Llei General de Ferrocarrils.
- 1856 s'inaugura el ferrocarril de Tarragona a Reus.
- 1857 primer cens de població modern.
- 1857 Reial Ordre de desenvolupament dels serveis de correu.
- 1860 implantació del servei de correu diari a totes les capitals municipals de Catalunya.
- 1867 es funda a Lieja la "Compagnie des Eaux de Barcelona".
- 1877 primers assaigs telefònics a Barcelona.
- 1881 primera xarxa de distribució elèctrica a Barcelona (lligada a l'enllumenat públic).

Com es pot veure ara mateix estem en una situació semblant, un poder estatal establint una xarxa de dominació radial, amb centre en la capital de l'estat, i un poder "local" establint una altra xarxa radial de dominació amb el centre a la capital del "Principat", en principi subordinada a la primera. Les dues xarxes tenen funcions bàsicament de control administratiu i, sobretot, militar, avui en dia de "seguretat" (un sinònim de militar).

Com en el cas de la resistència a la fàbrica i les destruccions de màquines és molt difícil obtenir dades sobre aquests temes, no eren una cosa a la que es volgués donar ressò i a més no va estar, ni és ara mateix, un tema del gust dels cronistes i historiadors. Per altra part tan els destructors de màquines com els resistents a la xarxa de comunicacions, són considerats al imaginari esquerranista com enemics del progrés (cosa que realment eren), i le seves accions com episodis amb els que no es possible identificar-se ni establir relació d'empatia.

## El tren del Grao

*"Para nuestro país es el principio de una época de felicidad, su entrada en el nuevo período de la civilización, de la cual son los ferrocarriles el más exacto símbolo"*

Glossa del Diario Mercantil a la primera pedra de la línia de València al Grao el 26/2/1851.

El port del Grao, prop de València, era una important entrada i sortida de mercaderies, especialment agrícoles i ja, des de un bon començament es va planejar dotar-lo d'un ferrocarril que el connectes amb València. València volia d'esdevenir un node radial dins del marc dels ferrocarrils radials de l'estat, la primera connexió va ser la del Grao però no van tardar les de Xàtiva, Almansa i Tarragona. El febrer de 1851 es va posar la primera pedra i el 21 de març de 1852 es va inaugurar.

En tota la història del ferrocarril Grao, Xàtiva, Almansa abunden les irregularitats econòmiques, incloent fer trams d'una sola via en llocs on estaven previstes dues, expropiar terres innecessàriament per revendre-les a un preu més alt abans d'haver pagat als propietaris originals i, naturalment, la explotació més ferotge sobre els treballadors que la construïren. En la prepotència empresarial cal rastrejar una bona part de l'origen de la fòbia al tren València/Grao.

El tram del Grao travessava una bona part de l'horta valenciana, que era una de les més productives i dinàmiques del país, pràcticament tota de regadiu i amb un complex sistema de rotació de cultius que en molts casos es complementaven. Malgrat això la major part dels llauradors eren arrendataris (un 88% de la superfície útil), i amb parcel·les molt xicotetes (el 54% de menys de 3 ha), estaven profundament endeutats i tenien un historial de lluites antisenyorials i antifiscals molt radical i sovint violenta. Si en el cas del Carril de Barcelona a Mataró el conflicte girava al voltant de l'expropiació d'un espai públic emprat per un col·lectiu empobrit per la industrialització, en el cas del tren València al Grao gira al voltant d'una profunda pertorbació de l'espai d'uns agricultors petits, arrendataris, endeutats i aclaparats per la fiscalitat imposada per els governs liberals. El conflicte de les expropiacions, malgrat pivotar sobre els propietaris, provocava extincions i modificacions de contractes d'arrendament i per tant afectava als petits llauradors, però el que va desequilibrar les relacions dins l'horta va ser la pertorbació dels sistema de sèquies (amb un fort impacte sobre la productivitat) i sobre la mobilitat, la empresa va tallar sèquies, en va obrir de noves, va tallar arbres, enderrocar tanques i corrals i fins i tot construccions.

El traçat del ferrocarril tallava recs i sèquies i els desguassos per sota del seu traçat estaven, segons els regants, mal fets i amb mals materials, posant en perill el delicat equilibri dels regs de l'horta, així que els afectats es van dedicar a la destrucció sistemàtica d'aquests desguassos. La

5º Los padres son civilmente responsables de las infracciones que cometan sus hijos, si se hallan bajo su poder, y en general todos los jefes de familia con respecto a las personas de su dependencia.

6º Los guardas establecidos por la Empresa serán respetados como los del estado de cuyas preeminencias gozan según la Real Cédula de privilegio expedida por SM a favor de la Compañía.

7º Las autoridades locales de la línea examinarán las denuncias que les presenten los guardas de la misma y en la aplicación de las penas observarán lo prevenido por la ordenanza de carreteras, dándome parte de todos los casos que ocurran y de las providencias que en cada uno haya adoptado.

8º Si las penas pecuniarias no pudieran hacerse efectivas por insolvencia de los infractores, serán substituidas por el arresto, que con arreglo al artículo 49 de Código Penal se regularán a medio duro por día de prisión. Encargo muy estrechamente a los Alcaldes de los pueblos de la línea el puntual cumplimiento de las disposiciones de este Bando, el cual se publicará en los periódicos, imprimirá y fijará en los lugares públicos de los mismos pueblos y en las estaciones, paraderos y demás edificios de la Empresa, a fin de que nadie pueda alegar ignorancia.- Barcelona a 16 de agosto de 1848”

Com es pot veure les sancions econòmiques no eren cosa de broma, en un temps en que el setmanal d'un treballador de la élite barcelonesa no arribava als 100 rals ni de lluny. Un filador de mule a vapor el 1848 podia arribar als 95 rals, un tintorer 75 i un teixidor mecànic menys de 50, per no parlar dels sous dels jornalers sense qualificar, les dones, els nens i les nenes.

Un cop en funcionament la línia, la conflictivitat es va mantenir en un nivell més baix, concretant-se en els apedregaments de la canalla i sabotatges esporàdics, també havien sovint enfrontaments per creuar el Besòs pel pont del ferrocarril ja que era l'únic pont que havia.

De tota manera, gràcies a tots els suports que tenia, el ferrocarril es va imposar i els anys que van seguir es van anar inaugurant tot un seguit de trams des de Barcelona la seva majoria. El 1854 s'inauguraren les línies de Barcelona a Granollers i a Molins de Rei, el 1855 la Montcada Sabadell i le 1856 de Tarragona Reus, en tots els casos i va haver una conflictivitat centrada sobretot en les expropiacions, però, ni de bon tros, tan forta com la de Badalona, o al menys no hi ha un record escrit d'ella.

Els pocs conflictes documentats (per casualitat o per accident) són molt interessants en quant estableixen un pont amb conflictes actuals com el del TAV i el de la MAT. És possible trobar notícies de la resistència al ferrocarril referides sobretot a les línies Barcelona/Mataró (1844 i 1854/55) i València/el Grao (1852), segurament hi va haver més episodis de resistència que no coneixem si tens notícies d'algun no dubtis en escriure'ns.



## El Carril de Mataró.

*“Tan rápido como el viento  
te lleva a Mataró  
el carril en un momento.  
Jamás tal cosa se vió:  
El comer en Barcelona  
Y el cenar en Mataró”*  
Versos de ventall de l'època.

Donada la expansió dels ferrocarril per tota Europa i Amèrica a l'estat espanyol es van començar a moure interessos i especulacions en la mateixa direcció, eren però inversions molt fortes per les capitals privats i, en sa majoria van tirar endavant amb el suport de l'estat i capital especulatiu estranger, sobretot capital francès, encara que en el cas de carril de Mataró va ser amb capital anglès.

Malgrat que bona part del capital, de la tecnologia, del material i dels tècnics era anglès, a Catalunya tenim per heroi al principal promotor, en Miquel Biada i Bunyol i no pas l'enginyer anglès que va dirigir les obres i la companyia.

Miquel Biada i Bunyol era un pilot, armador i comerciant nascut a Mataró, de molt jove va fer les Índies, on prengué part directament en la lluita contra els independentistes del Virregnat de Colòmbia, d'on va passar, al ser derrotada Espanya, a Cuba.

A Cuba va continuar amb els seus negocis i sembla ser que va participar d'alguna manera en la construcció del ferrocarril sucrer de l'Havana a Güines, construït el 1837. En Miquel Biada va ser un actiu esclavista, es conserva un discurs seu davant la Junta de Comerç en defensa de l'esclavitud. Probablement va comerciar amb humans a Cuba.

Retornat a Mataró va endegar diferents negocis i va iniciar la promoció del tren Barcelona/Mataró. No va ser feina fàcil, la història de la construcció va estar plena de conflictes, plets i denúncies entre els accionistes. Finalment obtinguda la Concessió de l'Estat, el capital i els recursos tècnics, van començar les obres.

El trajecte Barcelona/Mataró va obtenir una subvenció indirecta força notable, el sol públic a expropiar no s'havia de pagar, i la platja es considerava pública, malgrat que molts propietaris en tenien escriptura d'algun tros, per aquest motiu el tren passa bora mar... per no pagar!.

El que no es contava era que la platja tenia molts usuaris, per una part els pescadors (a Badalona unes 100 barques), petits vaixells de cabotatge, drassanes... i a més alguns pobles del litoral feien servir la platja pel mercat setmanal.

Havia a més a més molta gent que treballava directament en el transport al llarg de la costa, així traginers, cotxers, treballadors de les cases de postes,

Vist que els “sediciosos” no cedien, es va procedir a convocar una reunió a tres bandes el dia 5 de juliol. L'administració supralocal, representada per el CSP, la Comandància de Marina i l'Enginyer Cap del Districte, l'ajuntament representat per l'alcalde i el president i el vicepresident de la empresa. En aquesta reunió es va pactar una mena de laude arbitral, en que, mantenint el traçat, s'incorporaven algunes clàusules relatives a l'accessibilitat a l platja.

Malgrat el pacte acceptat per l'ajuntament i les forces de cavalleria i infanteria estacionades a Badalona, les obres restaven aturades, fins que el 20 de juliol (35 dies d'atur) es van reprendre *“manu militari”* (en el sentit literal de la paraula) *“A las cuatro de esta tarde deben empezarse en la playa de esa villa los trabajos del camino de hierro a Mataró, trazándose con entera sujeción al informe emitido por el Ingeniero Jefe de este distrito”*. Malgrat la represa de les obres la resistència va continuar i va fer necessari, en un moment crític de la construcció, un pocs mesos abans de l'inici del funcionament, publicar un Ban del CSP advertint de les represàlies i penes a tots aquells que obstaculitzessin el carril:

*“Siendo continuas las quejas de la Empresa del camino de hierro de Barcelona a Mataró por los atentados de diferentes especies que se cometen contra las obras de las mismas y por el abuso de atravesarlas en todas direcciones sin orden ni autorización alguna con grave perjuicio des sus intereses e inminente peligro de desgracias personales atendida la frecuente circulación de carros por toda la línea; he considerado dictar algunas medidas provisionales y transitorias, hasta que abriéndose aquella al público, se adopten las definitivas que corresponden a tenor en las disposiciones vigentes en la materia, y en consecuencia ORDENO Y MANDO:*

*1º Se hacen extensivas al ferrocarril las prevenciones y penas contenidas en la ordenanza de carreteras de 14 de noviembre de 1844.*

*2º Queda prohibido atravesar el ferrocarril y sus dependencias sin permiso escrito de su Junta Directiva, fuera de los pasos a nivel establecidos o que en adelante se establezcan. Las infracciones de este artículo serán castigadas con una multa de sesenta reales. La multa será doble si atravesaran el camino de hierro en caballería o carruaje.*

*3º Se prohíbe igualmente el tránsito, aun en cortos trechos, por el ferrocarril y sus dependencias bajo la multa de cien reales, o el duplo si se hiciera con carruaje o caballerías.*

*4º Nadie podrá tampoco perjudicar bajo ningún concepto las obras del camino de hierro, remover o deteriorar las barras, colocar piedras, tierra u otro obstáculo de cualquier naturaleza que pueda obstruir el paso de carros de la compañía. El infractor pagará quince duros de multa, abonando además los daños que ocasionare, sin perjuicio de las penas corporales a las que se hiciera acreedor según las circunstancias.*



L'any demà, el 16 de juny escrivia a l'ajuntament que *"Ha llegado a mi conocimiento que en esa villa se ha cometido el atentado de obligar a suspender sus trabajos a los operarios del camino de hierro de esta ciudad a la de Mataró. (...) el proceder de estos vecinos y los medios violentos que han empleado no pueden cohonestarse con razón alguna. En consecuencia, he acordado prevenir a V., proceda con el mayor rigor contra los que otra vez se atrevan a intentar estos desmanes, deteniéndolos y pasándolos a disposición de los juzgados respectivos para los efectos que haya lugar"*. El ferrocarril de Mataró havia estat declarat obra d'utilitat pública el 16 de març d'aquell mateix any i disposava d'una Cèdula de Privilegi que el blindava d'accions legals dels particulars en contra seva, aquesta mateixa cèdula va servir per donar als guardes privats el mateix rang que les forces de policia.

Vist que l'alcalde no es veia amb forces per desarticular la resistència el CSP decideix, el dia 18, enviar forces militars per sotmetre als badalonins, *"he dispuesto lo conveniente para que vaya a esa villa fuerza armada para sostener sus providencias y obligar a los díscolos a entrar en la línea de sus deberes y si de aquellos logra Vd descubrir o prender alguno, instruirá las primeras diligencias y con el presunto reo o reos los remitirá al juzgado correspondiente"*

Per la seva part la empresa mantenia el "pressing" i el dia 20 de juny comunicava a l'ajuntament que *"una brigada de 40 a 50 hombres irán a trabajar a Badalona, lo que digo a Vd para su conocimiento- Firmado: Joseph Robson"*. La nova posada en marxa anunciada per l'enginyer no sols no es va produir sinó que els pescadors destruïen el clos viu d'atzavares que la empresa plantava per delimitar i protegir la via.

arriers, o indirectament com els emprats de fondes, de quadres, tallers... fins i tot a Sant Adrià havia una "Sociedad de Pasadores" que ajudava a passar el Besos quan anava crescut, tota aquesta gent va veure perillar la seva manera de viure amb l'aparició del ferrocarril.

La resistència es va manifestar en forma de sabotatges i sostraccions de material, el que es feia de dia es desfeia de nit, arribant a arrancar-se les vies. S'amenaçava, escridassava i agredia a treballadors i tècnics, fins i tot apedregant les cases on s'allotjaven, en especial les dels anglesos (enginyers, encarregats, tècnics...). El lloc d'on es conserva més informació sobre la resistència i on va ser necessària la intervenció de l'exercit va ser Badalona, per tant la tractarem a part.

Al llarg del recorregut s'arrancaven les tanques que s'instal·laven per aïllar la via i s'aixecaven els rails.

L'incident més greu va ser l'incendi d'un pont poc abans de la inauguració la nit de 21 al 22 d'octubre de 1844 (la inauguració va ser el 28 del mateix més), va ser al torrent d'Antich al Masnou, tres veïns de la vila van ser cridats pel jutge però no se'n sap més.

La companyia es va veure obligada a contractar una guàrdia privada reforçada amb els agutzils dels diferents pobles i les forces militars enviades a Badalona. Aquesta guàrdia tenia la consideració de força pública... durant aquelles nits hi hagué trets i detinguts... no es te notícies però de ferits ni de condemnats, encara que segurament ni va haver. Inaugurada la línia van seguir els sabotatges i les accions contra el ferrocarril, fins el punt que, durant molts anys no va circular de nit i la companyia va conservar la vigilància privada, sobretot per controlar les vies a darreres hores de la nit.

Poc després de la inauguració (el 1/12/1848) un grup de "trabucaires" va destruir part de la via al Masnou i dos dies després es va produir el primer accident, a la entrada del túnel de Montgat, es diu que per un sabotatge d'un traginer, el tren va descarrilar.

Anys després, als voltants de 1855, van rebrotar els conflictes amb la prolongació a Arenys i la construcció d'esculleres de defensa de la via a Vilassar i al Masnou. S'havia construït massa a prop del mar i les defenses suposaven un nou obstacle pels pescadors.

A Mataró el conflicte va ser amb els pescadors i una petita drassana. La via igual que a Badalona tallava el pas a les barques i aïllava la platja, així malgrat les repetides ordres del govern per començar les obres la oposició dels pescadors la va anar aturant durant uns quants anys. El novembre de 1855 es van treure les barques de la platja i es van col·locar sobre el traçat del ferrocarril i el 20 de desembre una multitud de més de 300 homes va envair la estació de Mataró, va aturar unes obres de reforma i van destruir algunes instal·lacions annexes. Fins el 1857 no es va poder acabar la construcció de la línia fins Arenys.



Malgrat totes les promeses de desenvolupament i riquesa la línia no va eixir econòmicament, la major part de les mercaderies van seguir circulant pel ben organitzat (i segurament més econòmic) sistema tradicional de transport, que tenia el valor afegit del porta a porta, de fet entre el període 1848/1849 i el 1854/1856 el transport de mercaderies havia caigut un 16%. En quant al transport de viatgers, malgrat ser relativament important mai va arribar a satisfer les expectatives dels constructors, encara que va ser el suport econòmic de la línia. Lluny de ser una eina de “democratització” de les comunicacions el seu cost el feia prohibitiu per bona part de la població. Així en tercera, el bitllet de Barcelona a Mataró valia 6 rals, el sou diari d'un guardaagulles era de 8 rals, si comparem el preu actual del mateix recorregut, 3,8€ i el sou mitjà, l'equivalent de 1848 serien entre 50 i 70€ de cost, no parlem ja del bitllet de primera que costava 10 rals. No es d'estranyar que els benestants de Mataró (els principals usuaris finals) demanessin a la companyia que adaptessin els horaris a les funcions de teatre de Barcelona, per poder anar i tornar el mateix dia. Els ferrocarrils, a l'Estat Espanyol van resultar un negoci ruïnós, estimulats per el Govern i els polítics/cacics locals, no van ser rentables en sa majoria i es van arruïnar en pocs anys, havent d'assumir l'Estat bona part del sanejament. La semblança amb l'actual model de Trens d'Alta Velocitat és doncs sorprenent.

## Els resistents de Badalona.

*“El carril de Mataró, porta banyes, porta banyes  
el carril de Mataró porta banyes i jo no!”*

Cançó de la canalla de Badalona per anar a apedregar el tren.

Quan el 1845 arriba el projecte del “Camí de Ferro” de Barcelona a Mataró als municipis afectats, cap d'ells presenta al·legacions, així l'ajuntament de Badalona comunica *“no encuentra este ayuntamiento ningún inconveniente en su realización, mediante que por la empresa se indemnice a los propietarios con arreglo a la ley y se dejen los pasos oportunos para ir a la playa”*, ningú vol oposar-se a l'avenç del progrés i així la empresa comença imparable la construcció.

No és fins que les obres arriben a Badalona, a finals de maig/juny de 1847 que els pescadors del poble (unes 100 barques) s'adonen que s'envaeix la platja i es posa en perill la seva forma de vida, els pescadors aconseguen el suport de gran part de la població i l'ajuntament es veu obligat sense gaire entusiasme a donar un cert suport a les seves peticions. La resposta dels pescadors és per un apart posar barques sobre el traçat de la via, arrancar-ne les fites i, durant la nit procurar desfer tot el treball de les brigades constructores. Fins que en un moment donat es produeixen les primeres agressions físiques. En un parte de l'alcalde al Cap Superior Polític de la província (a partir d'aquí CSP) del 15 de juny de 1847 es diu *“a las 12 horas de este día se me ha presentado el ingeniero mayor del Camino de Hierro de esa ciudad a Mataró y me ha pedido por medio del correspondiente interprete que lleva consigo, le facilitara dos guardias para esta noche, respecto que en la pasada le han destruido las señales que había hecho para los trabajadores.(...) además me ha pedido dicho ingeniero que hiciese desalojar dos barcos que estan descansando en aquella línea (...) he tenido noticia que al acabar los trabajadores del camino su jornal, muchos vecinos del pueblo de todos los sexos y edades gritaban contra los ingenieros y hasta les disparaban piedras. Al saberlo me he dirigido solo y sin titubear al lugar del lance y antes de llegar a el me he encontrado al ingeniero y su interprete que se retiraban y deseaban les acompañase hasta su casa, como he hecho, no dejándoles hasta Barcelona a donde he pasado a dar a VS este parte, verbalmente y escrito”*. Sembla ser que la multitud tirava rocs a les cames i els peus de l'enginyer i cridaven *“ara balla!!”, l'home va emprendre la fugida, cames ajudeu-me, companyat per l'alcalde*. Les obres van quedar aturades de manera indefinida. El CSP comminava a l'Alcalde a protegir les obres i reprimir als *“sediciosos”* sense massa èxit. L'ajuntament estava entre dos focs, el poble de Badalona per una part i el CSP i la empresa per l'altra.