

LA EXPLOSIÓN DE LA 1ª ESPAÑOLA.

EL DRAMÁTICO SIMBOLISMO DE UNO DE NUESTROS PRIMEROS DESASTRES FERROVIARIOS



Convoy de nuestro primer ferrocarril peninsular, alegremente saludado a su paso (CHMB: Cercle Històric Miquel Biada. Mataró (Barcelona)

Carlos Guasch

En 1853 España entera asistía maravillada al indiscutible hito industrial alcanzado mediante la construcción en los talleres del ferrocarril de Mataró de la primera locomotora fabricada por nuestra industria. Nada hacía presagiar en aquellos momentos que, pocos años después, su brillante trayectoria se vería sacudida por un hecho singular y traumático. En 1861, fruto de un error humano, no de deficiencia técnica alguna, la flamante 1ª Española saltaba por los aires como consecuencia de la peor eventualidad técnica que puede padecer una locomotora de vapor: la explosión de su caldera.

UNA LOCOMOTORA SINGULAR

De las seis locomotoras que constituyeron el parque inicial del ferrocarril de Mataró, todas ellas de rodaje 111, la presentada en sociedad y bautizada solemnemente en Barcelona (el 27 de febrero de 1853) como 1ª Española, reunía unas circunstancias especiales. La Arenys,

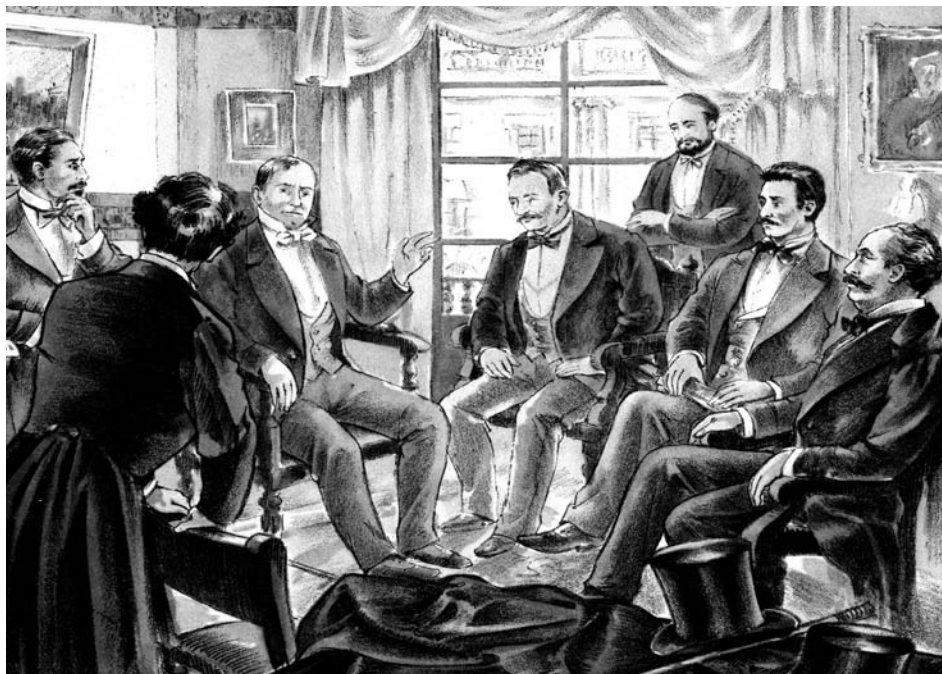
que sería puesta en servicio en 1857 como sexta locomotora del parque, aunque construida en Mataró volvería a responder a los mismos parámetros que las cuatro primeras locomotoras construidas por la Viaduct Foundry, de los señores Jones & Potts, e importadas de Gran Bretaña para la inauguración de la línea (Cataluña, Barcelona, Mataró y Besós). Sin embargo,

la 1ª Española, la quinta, aunque fiel a los conceptos básicos del tipo, era una creación personal y única del director mecánico de la compañía, Joseph White.⁽¹⁾

⁽¹⁾ GUASCH, CARLOS. *El ferrocarril de Mataró, una singularidad mal interpretada*. El Mundo. Sección "La Aventura de la Historia". Madrid. 2015.

En cualquier caso, no eran las diferencias técnicas respecto a las cinco restantes máquinas lo que confería a esta locomotora única su mayor rasgo distintivo. Éste, como su propio nombre ponía de manifiesto, dimanaba de haber sido la primera en su género, diseñada y construida íntegramente en nuestro país. La 1ª Española era fruto, efectivamente, de la conjunción entre la decidida apuesta empresarial por la innovación técnica que caracterizaba a la Junta Directiva de la Cía. del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y la capacidad personal de un hombre inigualable, comprometido hasta el extremo con la misión que se había impuesto al servicio de la misma.⁽²⁾

No habían sido innmerecidos los testimonios destinados a tributar, con tal ocasión, toda suerte de felicitaciones a los artífices de este importante logro. El hecho había suscitado las más entusiastas reacciones en los diversos ámbitos. Entre ellos, el periodístico. Así se había expresado en su momento, en el mismo sentido que otros medios, el *Diario de Cataluña*: “¡Loor a la industria nacional! ¡Loor a los buenos patricios que tan brillantes pruebas de amor á su país y al hacendoso empeño de sus



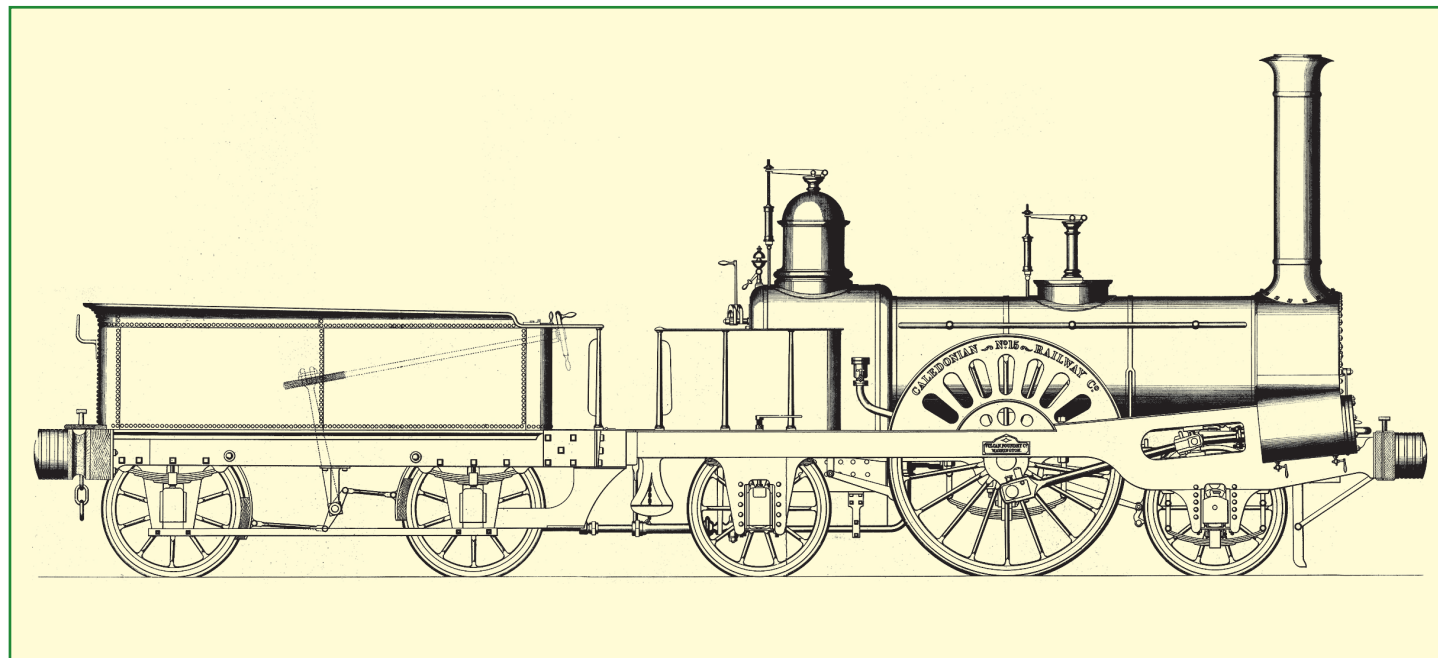
hijos, acaban de dar en este día solemne! ¡Gloria al modesto y aventajado constructor, D. José White, director mecánico de dicha empresa, á cuyos esfuerzos y notoria inteligencia somos deudores de este nuevo triunfo sobre nuestras demás hermanas!”⁽³⁾

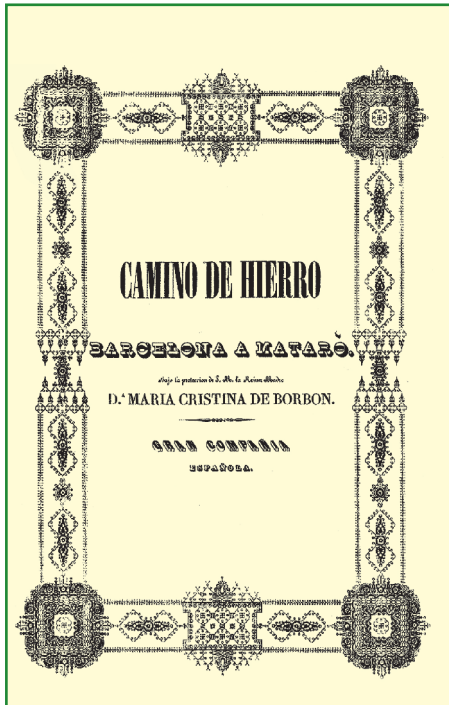
Miguel Biada y el equipo de promotores del ferrocarril de Mataró (CHMB: Cercle Històric Miquel Biada. Mataró (Barcelona).

⁽²⁾ Joseph White, afincado en Barcelona desde tiempo atrás, era ya muy conocido en la ciudad condal por su vinculación al ámbito de la industria mecánica, así como por su señalado protagonismo en el proceso de construcción del *Remolcador*, primer buque de vapor construido por la industria catalana.

⁽³⁾ *Diario de Cataluña*. Barcelona. N° 222. 28 de febrero de 1853. AHCB.

Ejemplo de la madurez técnica del tipo de locomotora elegido por Locke para el ferrocarril de Mataró, representado por la serie 10-19 del Caledonian Railway, construida por la Viaduct Foundry, de Newton-le-Willows (RU), en 1847 (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).





Prospecto de difusión para dar a conocer el proyecto de línea férrea, editado en 1844 (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).



Escritura de constitución de la Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró, editada en 1845. (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).

De entre las varias distinciones, la más señalada había sido la Real Orden por la que el Gobierno había decidido felicitar a la compañía. Pocos días después de la puesta en servicio de la nueva locomotora, el ministro de Fomento trasladaba al director general de Obras Públicas lo siguiente: “S.M. la reina (q.D.g.) (...) se ha servido resolver, se den las gracias á la referida empresa por el celo que ha manifestado en acometer la fabricacion en sus talleres de esta clase de maquinas.”⁴⁾

A nivel de explotación, la incorporación de la 1ª Española al parque motor de la empresa había tenido una importancia capital. No en vano, los cuatro primeros años de funcionamiento de la línea, tras su inauguración en 1848, se habían caracterizado por el acusado déficit del poder motor, a causa de la errónea decisión de ignorar las indicaciones iniciales de Joseph Locke, quien siempre contempló seis locomotoras en el proyecto del ferrocarril. Ello había provocado gravísimas tensiones con el director mecánico y llevado a la empresa

⁴⁾ Real Orden de 8 de marzo de 1853, comunicada por el ministro de Fomento, Antonio Benavides y Fernández de Navarrete, al director general de Obras Públicas, José de Hezeta y Zenea, AGA. Fondo OP.



Joseph Locke, ingeniero jefe del ferrocarril catalán. (EH).



Acto inaugural, en la estación de Barcelona, de la línea del ferrocarril de Mataró, presidido por el obispo de Puerto Rico, Gil Esteve. (CEHFE).

Empresa del camino de hierro de Barcelona á Mataró.



Desde mañana 29 del corriente la junta directiva ha acordado que los trenes salgan á las horas siguientes:

DE BARCELONA.

Primer tren, á las 7 de la mañana.

2.º id., » 10 id.

3.º id. » 12 1/2 id.

4.º id. » 3 de la tarde.

DE MATARÓ.

Primer tren, á las 6 1/2 de la mañana.

2.º id. » 9 1/2 id.

3.º id. » 12 id.

4.º id. » 4 1/2 de la tarde.

Barcelona 28 de setiembre de 1850. — P. A. de la J. D., Juan Thompson, secretario.

Anuncio con los diferentes trenes de viajeros ofrecidos por la compañía (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).



Billete de 3ª clase de carácter parcial para el viaje por la línea. (BNC).

al borde de la suspensión del servicio en diversas ocasiones.

Este error, de graves consecuencias posteriores, había tenido lugar en el marco de las interminables dudas y el errático comportamiento observado por los promotores de la línea, dado el carácter pionero y experimental de su construcción. La más grave de tales indecisiones había sido, no obstante, la relativa al ancho de vía. Concedido el establecimiento de la línea con un ancho de 5 pies y 2 pulgadas (1,44 m.), tal como había solicitado inicialmente la empresa con miras a su futura conexión con la red francesa, ésta había renunciado posterior y voluntariamente a dicho privilegio



Túnel de Mongat, lado Norte, en su estado primitivo, para una sola vía (JN: Javier Nubiola. Barcelona).

para ceñirse al ancho general de 6 pies (1,67 m.), fijado para el conjunto de la red española. Todo ello con la vía una vez tendida hasta el río Besós. No hace falta señalar que ello había comportado la necesidad de su levantamiento y de un nuevo proceso de instalación. Esta vez con el ancho adoptado por el resto de ferrocarriles catalanes del momento.⁽⁵⁾

Así, y en relación a la situación del poder motor, aunque la incorporación de una única locomotora (contra el criterio de White, que venía reclamando un mínimo de dos) resultó insuficiente y no conllevó la total desaparición de las tensiones al respecto, permitió aligerar tan grave situación y llegar a principios de 1857 en que la entrada en servicio de la Arenys (y, con ello, la presencia

en el parque de las seis locomotoras inicialmente contempladas por Locke) vino a normalizar definitivamente la situación.

Fruto de todo ello, la 1ª Española gozaba desde cualquier punto de vista, ya fuera estético, técnico, operativo o simbólico, de una significación ciertamente especial. No era sólo el primer logro de nuestra industria ferroviaria, ni la locomotora "diferente", ni aquella que paseaba su llamativo nombre a lo largo del litoral catalán. Era, ni más ni menos, el factor que había venido a salvar, *in extremis*, la continuidad del servicio público.

EL SERVICIO DE MERCANCÍAS

El transporte de mercancías había sufrido a lo largo de la existencia de la compañía una evolución muy particular. Concebida la apertura de la línea en base al transporte de viajeros, la realidad había venido a superar todas las previsiones al respecto. Así, mientras el tráfico de pasajeros había alcanzado una proporción mayor de lo esperado, el de mercancías se desarrollaba con una desesperante lentitud. A ello había contribuido la corta distancia del tramo inicialmente inaugurado entre Barcelona y Mataró. Tan escasa longitud no justificaba muchas veces los costes de carga y descarga, además de los de

⁽⁵⁾ La excepción otorgada a la empresa para la construcción la línea con un ancho de 5 pies y 2 pulgadas (1,44 m.) lo fue por Real Orden de 20 de marzo de 1847. Excepción que se vio ratificada a través del contenido de la Real Cédula de Privilegio, por la que se concedía la línea, de 20 de octubre siguiente. Sin embargo, y tras la exposición elevada al Gobierno el 26 de febrero de 1848, renunciando al privilegio otorgado, por Real Orden de 12 de abril siguiente se autorizaba a la compañía a construir definitivamente la línea con el ancho normal de 6 pies (1,67 m.).



La línea férrea a su paso por Masnou, centro de la línea durante la época inicial y punto en el que se cruzaban los convoyes de ida y vuelta (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).

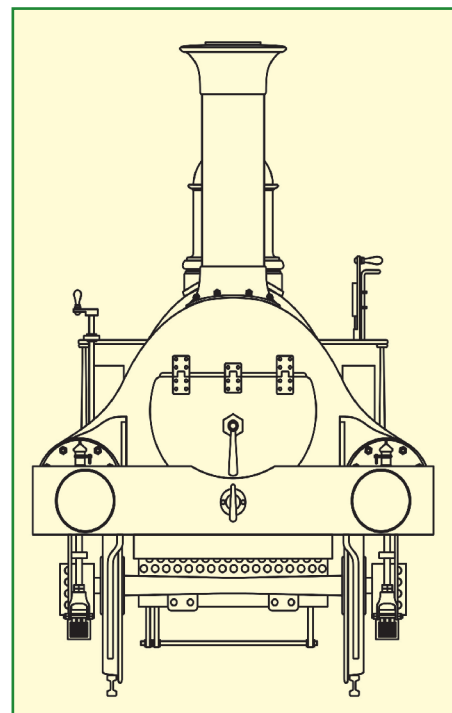
acarreo en origen y destino. Con ello, la inauguración de la explotación hasta Arenys y la sucesiva extensión del servicio hacia el Empalme venían favoreciendo un paulatino incremento del transporte de efectos por vía férrea frente al efectuado por la tradicional carretería.

A nivel de explotación, durante los primeros años los vagones de mercancías eran añadidos discrecionalmente a los trenes de viajeros, según las necesidades de cada momento. Dada la citada escasez de este tipo de tráfico, tales vagones eran siempre pocos y su adición no generaba grandes dificultades. Sin embargo, con el incremento del volumen de mercancías transportadas, los vagones a agregar pasaban a ser cada vez más, hasta el punto de crear graves perturbaciones en el servicio. De una parte, por los mayores tiempos de detención de los trenes a causa de las maniobras a realizar en las estaciones para agregar o segregar este material. De otra, por lo excesiva que resultaba en ocasiones la carga que debían remolcar las locomotoras. Tal realidad obligaba al frecuente empleo de la doble tracción, si no se quería someter a las locomotoras a excesivos sobreesfuerzos y desgastes, o a que la frecuencia de los retrasos resultara inasumible.

Todo ello había llevado a la empresa a adoptar sucesivas decisiones. En un

primer intento de racionalizar la cuestión, en su sesión de 20 de junio de 1855, su Junta Directiva había acordado establecer un servicio discrecional de mercancías aquellos días en que la acumulación de efectos a transportar así lo aconsejara. Su salida debería tener lugar a las 16:15 h. Si bien tal providencia se reveló adecuada, pronto resultó insuficiente. Sobre todo, tras la inauguración del tramo hasta Arenys. Así, la Junta, en su sesión de 28 de agosto de 1857, decidía introducir a partir del 1 de septiembre siguiente un tren diario de mercancías con carácter regular. Éste debería partir de Arenys a las 06:15 h. hacia Barcelona, regresando desde ésta a las 12:00 h. Casi una década después de la inauguración de la línea, la compañía introducía por primera vez el concepto de trenes regulares de mercancías.⁽⁶⁾

Tras las decisiones adoptadas, la empresa se encontraba, a nivel de explotación, con dos tipos de tráfico totalmente diferenciados. Poseía, sin embargo, un único y exclusivo tipo de locomotoras para hacer frente a ambos. Con ello se pondría de manifiesto, entre otras cosas, la idónea versatilidad de las máquinas de que había venido



Vista frontal de las locomotoras de la primera serie (4), adquiridas por el ferrocarril de Mataró. (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).

⁽⁶⁾ GUASCH, CARLOS. *El ferrocarril de Mataró: Un escenario experimental*. Barcelona. 2014.



Las estaciones del litoral catalán pasaron a ser testigos, diez años después de la inauguración de la línea, de la circulación de trenes ordinarios de mercancías (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).

disponiendo la compañía para afrontar, de forma satisfactoria, todo tipo de servicios. Y ello a pesar de su rodaje, caracterizado por la presencia de un solo eje motor.

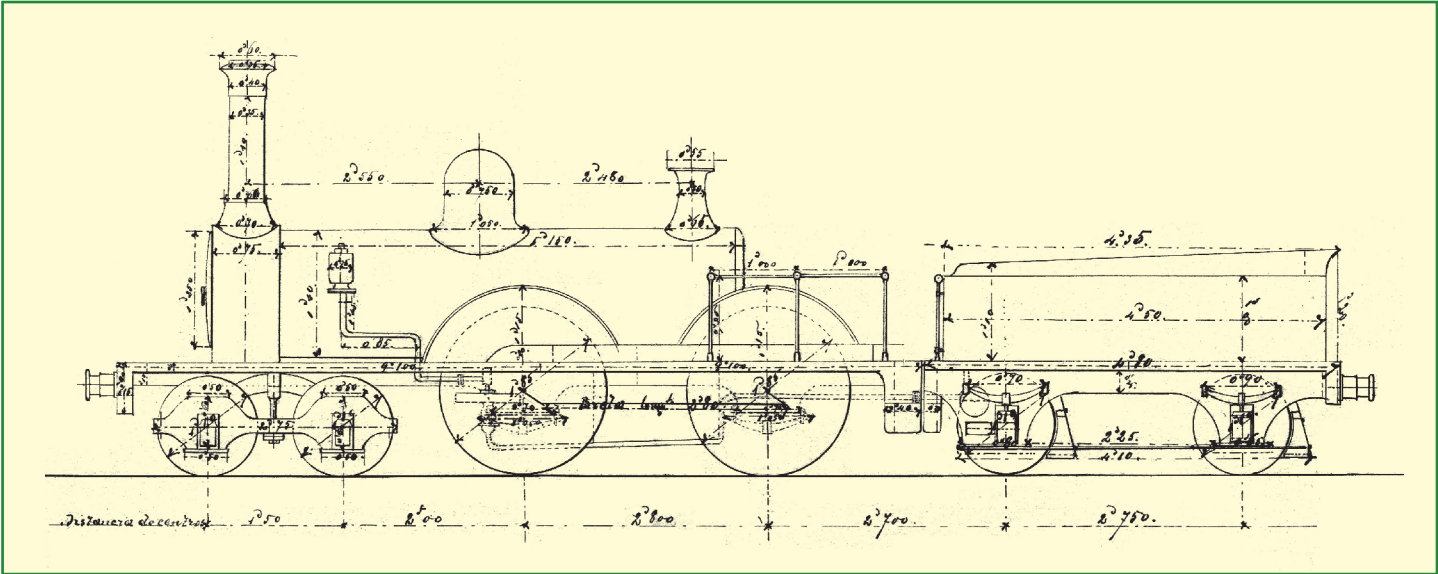
UN REFUERZO DE NUEVA GENERACIÓN

En tan particular escenario, un hecho de importancia vendría a constituir un importante revulsivo. Sería éste la firma, el 3 de diciembre de 1858, del contrato entre la Cía. del Camino de Hierro de Barcelona a Arenys de Mar y la casa británica Slaughter, Gruning & Co., de Bristol, para la construcción de cuatro locomotoras de superiores prestaciones a las seis que componían en aquel momento el parque de la empresa.

Las locomotoras adquiridas respondían a un modelo diseñado expresamente para la línea a través de la conjunción de esfuerzos entre Edward Slaughter (de Slaughter, Gruning & Co.) y el citado Joseph White. Meses de trabajo y un intenso intercambio de criterios técnicos entre ambos profesionales dieron finalmente como resultado una locomotora (de rodaje 220 y carro giratorio delantero) que vino a constituir un hito técnico a nivel europeo, algunos de cuyos trazos distintivos estarían posteriormente presentes en numerosas locomotoras de varios países de nuestro entorno.



Con la llegada de las nuevas locomotoras, las seis de la primera generación fueron progresivamente apartadas de los servicios de viajeros y asignadas a los de mercancías. (JN: Javier Nubiola. Barcelona).



Alzado lateral de las nuevas locomotoras contratadas por la compañía en 1858. (JN: Javier Nubiola. Barcelona).

EMPRESA
del
Camino de Hierro
DE BARCELONA A MATARÓ.
—
Junta Directiva.

Cuenta detallada de los materiales que se necesitan para la construcción de una máquina locomotora en este taller.

<i>Planchas de cobre y de hierro.</i>				
1	plancha	1/8 espesor	4 pies 1 pulgada por 3 pies 6 pulgadas	135.00
1	id.	1/8	4	17.50
1	id.	1/8	4	3.50
1	id.	1/8	8	0
1	quintales	1/2	caño retorcido en barras.	2.07
1	planchas de bronce	1/8 espesor	7 pies 6 pulgadas por 3 pies	15.50
<i>Planchas de hierro de caldera "Low moor"</i>				
3	planchas	1/8 espesor	7 pies 6 pulgadas por 8 pies 6 pulgadas	17.50
2	id.	1/8	4	8
4	id.	1/8	5	9
2	id.	1/8	4	6
1	id.	1/8	6	0
1	id.	1/8	3	6
1	id.	1/8	5	6
2	quintales	1/2	hierro retorcido para rollos de vapor.	2.00
<i>Hierro de anaque "Low moor"</i>				
50	pies	de 3 pulgadas por 3 pulgadas		5.00
30	"	2 1/2		2.50
30	"	2		1.50
120	"	1 1/2		8.00
<i>Planchas de hierro de caldera "Charnock"</i>				
12	planchas	1/8 espesor	5 pies 8 pulgadas por 2 pies 9 pulgadas	15.00
10	id.	1/8	5	6
2	id.	1/8	4	8
1	id.	1/8	4	8
1	id.	1/8	6	6
1	id.	1/8	5	6
10	id.	1/8	6	0

A. White

Relación de materiales elaborada por Joseph White y constitutiva del pedido efectuado para acometer en Mataró la construcción de nuestra primera locomotora: la 1ª Española. (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona)

Accorde Iron Works Bristol August 1859

The Barcelona & Mataró de Hierro Railway Co.

D^{ro} Slaughter, Gruning & Co.

<i>20 Horse Locomotive Engine Engines</i>				
<i>and Condensers as per Contract each £2650</i>		10,000	0	0
<i>Boilers as ordered, viz</i>				
4	Porter Engines complete	each £60	240	0 0
4	Boilers "Affronatus"	£198	792	0 0
<i>Patent Right on same as charged by Mr. Joseph Deakin each £50</i>		200	0 0	
			11,832	0 0
1858	B ^o			
Dec 21	By Bills on account	2864	0 5	
1859	Jan 18	Cash	2000	0 0
			5464	0 5
			Balance	£ 6,367 19 1/2
			(8,08)	

Factura de Slaughter, Gruning & Co., correspondiente a las cuatro primeras locomotoras de rodaje 220 adquiridas por la compañía. (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).



Aspecto general de la localidad de Arenys de Mar, con la estación y la vía férrea a su paso. (AHFF).

Así, las cuatro nuevas máquinas, denominadas *Masnou*, *Calella*, *Blanes* y *Tordera*, serían puestas en servicio entre finales de 1859 y principios de 1860. Pensadas en cada uno de sus detalles para hacer frente al servicio de trenes en las mejores condiciones, su resultado sería extraordinario, viniendo a satisfacer ampliamente las expectativas despertadas tanto en proveedor como en cliente. Su responsabilidad al frente de los más señalados trenes de viajeros de la empresa, no vendría sino a acreditar, día a día, lo acertado de los criterios bajo los que se había inspirado su construcción.

A pesar de que las locomotoras recién construidas pasaran a hacerse cargo de los principales servicios de la compañía, dado su escaso número no podrían dejar de turnarse con sus antecesoras a la hora de abordar toda clase de cometidos. En cualquier caso, la voluntad sería la de ir destinando paulatinamente las iniciales locomotoras de rodaje 111 a asegurar la tracción de los trenes de mercancías.

Dado el buen resultado ofrecido, la empresa, situada poco después frente a la necesidad de ampliar su parque de tracción ante la fusión con la compañía del ferrocarril de Granollers y la extensión del servicio público hasta Gerona, firmaba el 17 de abril de 1860 un nuevo contrato con Slaughter, Gruning & Co. para la construcción de otras seis locomotoras del mismo tipo. Éstas incorporarían, no obstante, algunos añadidos técnicos. Todo ello, tras las profundas experiencias llevadas a cabo en la materia por el propio Joseph White en los



La línea, a su paso por la localidad costera de Calella (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).

talleres de Mataró con motivo de la todavía reciente transformación de la locomotora *Besós*. En ésta White acababa de introducir un completo sistema de su invención para el precalentamiento del agua de alimentación.

Si la entrada en servicio de las cuatro iniciales nuevas máquinas había conllevado ya una importante reformulación de los servicios prestados por las locomotoras de la compañía, la incorporación de seis más de igual tipo iba a constituir el inicio de un escenario radicalmente opuesto al que había caracterizado la explotación desde el primer

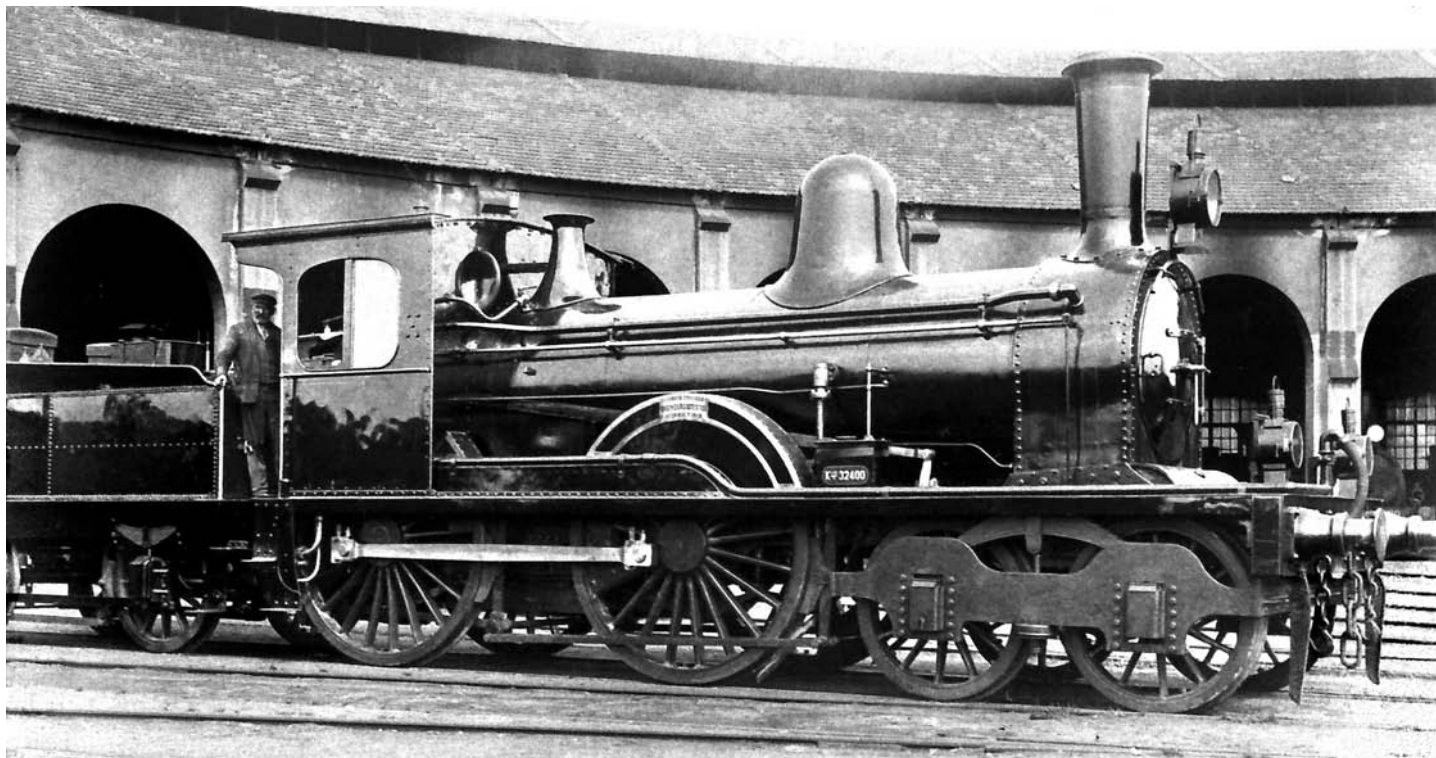
día. De un parque escaso, compuesto por máquinas consideradas mediocres (según desacertado, pero no poco extendido, criterio público), se pasaba a que el parque estuviera compuesto, en su mayor parte, por locomotoras de unas condiciones técnicas y un aspecto estético sin parangón. Su gran tamaño, la presencia de un avantrén y su esbelta silueta serían aspectos comentados ampliamente en el conjunto del ámbito ferroviario español de carácter técnico. Las locomotoras del nuevo lote, denominadas *Cataluña*, *Barcelona*, *Badalona*, *Vilasar*, *Ter* y *Gerona*, entrarían en servicio a continuación.⁽⁷⁾

Una de las consecuencias inmediatas de todo ello para las máquinas de la primera generación sería que el mantenimiento de éstas podría pasar a ser definitivamente lo esmerado que no había podido ser nunca por la escasez endémica del poder motor. Esa mejor atención técnica, unida a sus positivas características esenciales, haría posible que siguieran prestando señalados servicios. No ya al frente, como es lógico, de los más relevantes trenes de la empresa pero sí realizando numerosísimos y también trascendentes servicios en la vida ordinaria

de la misma. Entre ellos, el remolque de los trenes de mercancías.

En cualquier caso, si de entre todas las primitivas locomotoras alguna tenía más posibilidades de ser la esencial y regularmente destinada a situarse en cabeza

⁽⁷⁾ Por lo que se refiere al nombre de las nuevas locomotoras *Cataluña* y *Barcelona*, no existiría contradicción ni duplicidad alguna respecto a las primitivas de idéntica denominación, dado que éstas acababan de ser dadas de baja.



El resultado ofrecido por las locomotoras de Slaughter, Gruning & Co. fue tan satisfactorio que siguieron prestando servicio durante décadas. Primero bajo la administración de TBF, que les introdujo notables mejoras, como el dotarlas de una cabina de conducción, y, más tarde, bajo la de MZA (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).

de los convoyes de mercancías, cuando el resto fueran necesarias para los de viajeros, ésta era, sin duda, la 1ª Española. Porque si, en ocasiones, las máquinas pertenecientes a la primera generación debían compartir con las recién llegadas su posición en cabeza de las composiciones de mayor velocidad, lo lógico era que, de entre ellas, lo hicieran las que dispusieran de mayor potencia. Y, a este respecto, no cabe ignorar que la potencia de la citada 1ª Española era algo menor que la de las otras cinco máquinas de la época inicial.⁽⁸⁾

En virtud de todo ello, en 1861, la primera locomotora salida de talleres españoles se afanaba de forma habitual en conducir, a lo largo del itinerario marcado, las composiciones de mercancías que el cuadro de servicio tenía contempladas. Un día tras otro, la silueta de aquella señalada creación de la industria autóctona, que tanta tinta había hecho correr en loas y parabienes, surcaba el litoral catalán en un sentido y otro, encabezando las multiformes y coloridas composiciones cargadas de los más diversos efectos.

Sin embargo, sería en aquella plácida primavera, en la que nada hacía presagiar

sobresalto alguno en el servicio, cuando una circunstancia imprevista sacudiría repentina e inesperadamente la trayectoria de la compañía en materia de tracción.

UNA INESPERADA Y VIOLENTA EXPLOSIÓN

El 21 de mayo, el denominado popularmente como “tren de carga” llegaba sobre las tres de la tarde a la estación del municipio barcelonés de Tordera, a orillas del río del mismo nombre y a bien poca distancia del límite provincial gerundense. En cabeza, la 1ª Española, llevando como maquinista a Federico Castellet y como fogonero a Manuel Baraqueta.

Detenidos en la estación de dicho municipio, y dado que su cometido era conducir a las cercanías del Empalme una serie de trucks, decidían echar algo más de coque en el hogar para que la locomotora aumentara su presión mientras se desplazaban a comer en la localidad. Acto seguido y tras realizar en la máquina una serie de operaciones, abandonaban el lugar.

Tras un buen rato sin novedad alguna y mientras Castellet y Baraqueta reponían fuerzas, la tranquilidad de la población iba a verse súbitamente alterada.

Repentinamente, y para alarma de su vecindario, una terrible explosión se dejaba sentir a lo largo y ancho de la localidad. Eran las cuatro y media de la tarde cuando aquel ensordecedor estruendo sobresaltaba a los desprevenidos habitantes de tan apacible localidad. Algo anómalo, preocupante y, posiblemente, trágico acababa de suceder en la estación del ferrocarril.

En medio de la más honda preocupación, maquinista y fogonero, en unión del personal de la estación y de los primeros vecinos que salían de sus casas, corrieron hacia la zona del suceso. Bien pronto, mientras se acercaban al punto en que habían dejado la locomotora, pudieron observar qué era lo que había sucedido. La 1ª Española había saltado por los aires. Una explosión de inusitada violencia había partido en dos la locomotora, arrancado totalmente la caldera y proyectándola a casi 90 metros de distancia.

Gritos y exclamaciones se sucedían y entremezclaban en el lugar. Las expresiones de sorpresa y de preocupación se unían a las que daban gracias por el hecho de que tan grave suceso no hubiera acarreado desgracias personales. Incomprensible resultaba lo sucedido para muchos de los que allí se congregaban. No tanto -claro

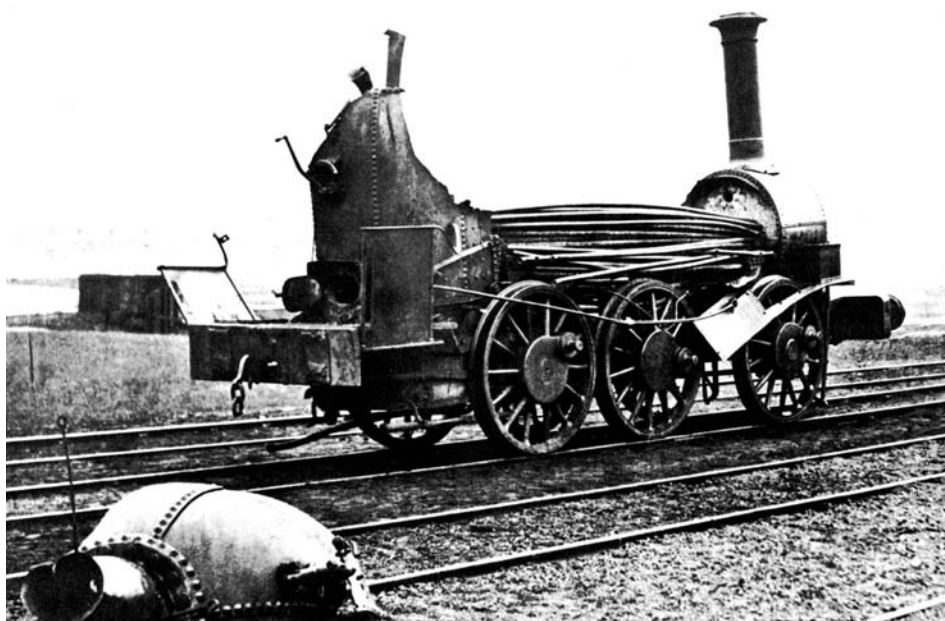
⁽⁸⁾ GUASCH, CARLOS. *El ferrocarril de Mataró: Un escenario experimental*. Barcelona. 2014.



Estado de una de las locomotoras del parque de tracción del Rensselaer & Saratoga Railroad, en EEUU, tras la explosión de su caldera (LC: Library of Congress. Washington D. C. (EEUU).

está- para el personal ferroviario del lugar ni, con mayor razón, para maquinista y fogonero. Sobre todo, atendidas algunas prácticas a las que éstos eran dados y que la investigación posterior pondría de manifiesto.

Visto cuanto acababa de suceder, el jefe de estación corría al despacho para telegrafiar al jefe de Explotación, dando cuenta de tan extraordinarias circunstancias. Así, Domingo Rovatti recibía a las 16:47 h. el siguiente parte: “La máquina del tren de



Efectos de la explosión de la caldera de una locomotora de vapor NRM. National Railway Museum. York (UK).

carga se ha reventado y está totalmente inútil. No ha habido desgracias personales.”.⁽⁹⁾

Como quiera que, a causa de la precipitación, el parte del citado jefe de estación no indicaba el lugar concreto de la ocurrencia tuvo que ser necesariamente preguntado acerca de éste. Tras aclarar, por el mismo conducto, que el percance había tenido lugar en la propia estación, Rovatti trasladaba el hecho a Manuel Gibert, presidente de la Junta Directiva.

No podía decirse que los directores no estuvieran acostumbrados a encajar todo tipo de desagradables sorpresas en el marco de la accidentada explotación que había caracterizado la trayectoria de la empresa. Sin embargo, nunca habían tenido que enfrentarse a una eventualidad de esta naturaleza. Las explosiones de calderas de locomotora eran un hecho de extraordinaria gravedad, pero, por fortuna, ciertamente inusuales. En esta ocasión, además, cabía celebrar que no se hubieran producido daños personales. Sobre todo, atendido que este tipo de accidentes conllevaban en la casi totalidad de los casos la pérdida de vidas humanas.

Serenados los ánimos en la localidad testigo de tan extraordinario percance, su jefe de estación volvía a dirigirse horas más tarde al propio Rovatti para ampliarle la información sobre el suceso: “Serían las 4 y ½ de esta tarde cuando hallándose ya en el desvío la máquina del tren de carga se ha reventado su caldera habiendo quedado exteriorado todo lo restante de la máquina, escepto las ruedas y el tender que parece haber sufrido poco daño”. A continuación, detallaba la notable proyección que había tenido la caldera como consecuencia del estallido: “La caldera despues de haber volado por el aire ha caído á unos 65 metros de distancia habiendo dado despues al parecer dos ó tres saltos mas por que en la actualidad se halla á unos 90 metros de distancia, habiendo destruido el sembrado en diferentes puntos”. Para finalizar, insistía en el feliz hecho de no haberse producido víctimas: “No ha habido desgracia personal alguna.”.⁽¹⁰⁾

⁽⁹⁾ Comunicación dirigida por el jefe de estación de Tordera al jefe de Explotación de la Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Gerona, Domingo Rovatti, con fecha 21 de mayo de 1861, inmediatamente después de la explosión de la locomotora. (CEHFE. Fondo BMG).

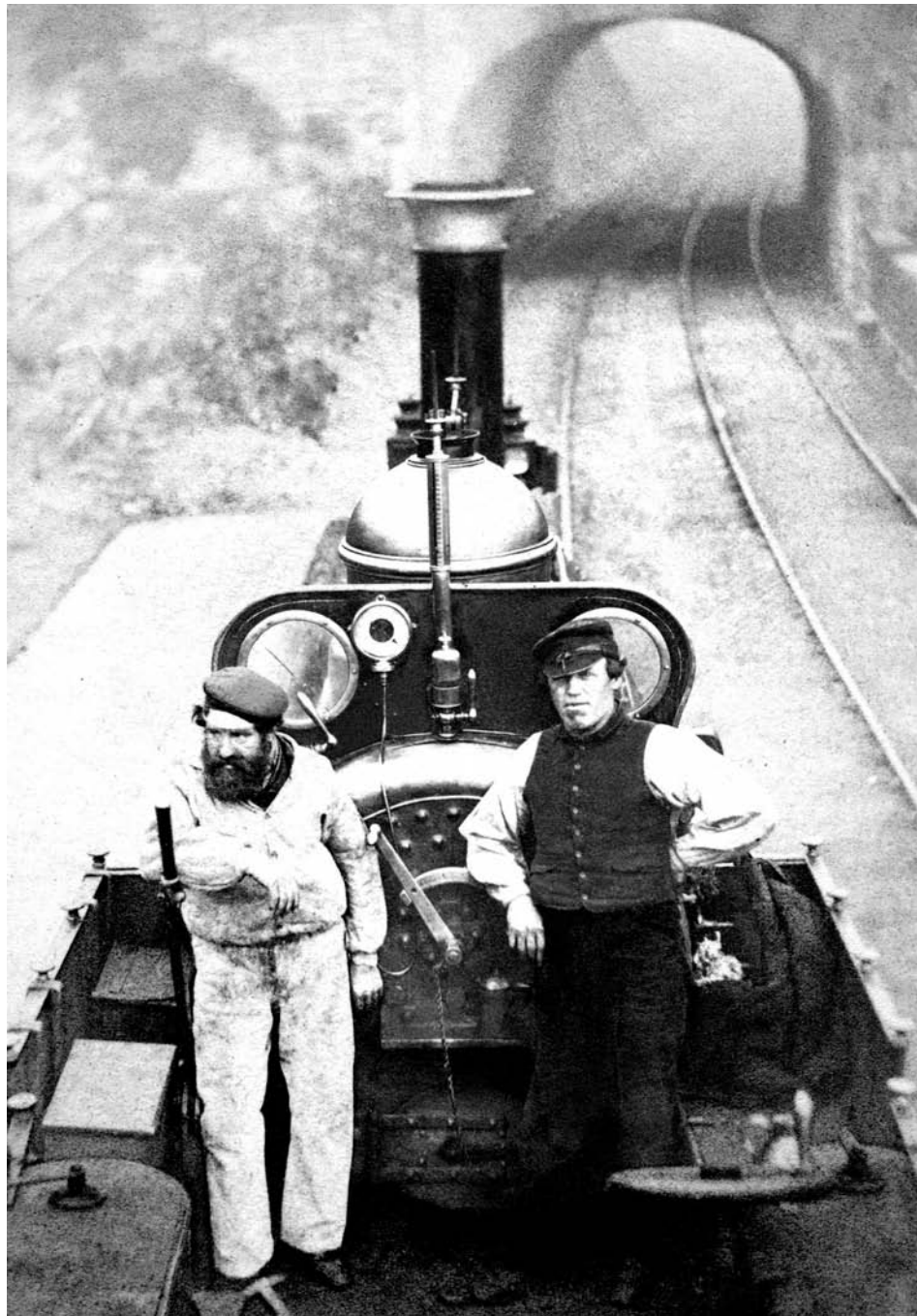
⁽¹⁰⁾ Comunicación dirigida por el jefe de estación de Tordera al jefe de Explotación de la Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Gerona, Domingo Rovatti, con fecha 21 de mayo de 1861, horas después de la explosión de la locomotora. (CEHFE. Fondo BMG).

LA INVESTIGACIÓN SOBRE LAS CAUSAS

La desazón producida entre los directores por la repentina noticia de la pérdida de la locomotora no podía dejar de dar paso a la necesidad de una explicación. Resultaba inexcusable averiguar con detalle las causas que habían originado tan excepcional situación. Entraba aquí en escena, como era lógico, la figura de Joseph White, director mecánico de la compañía. A nadie más que a él correspondía responder de lo acaecido, dando las detalladas explicaciones a que hubiera lugar. Pero para ello, lo primero que debía hacer era emprender las indagaciones oportunas.

White, que la noche anterior había recibido desde Tordera el correspondiente parte sobre lo ocurrido, salía en la mañana del día 22 hacia la localidad a fin de comprobar en persona los efectos de la explosión. Se disponía, por otra parte, a obtener de Castellet y Baraqueta toda suerte de explicaciones.

Así, tras diversas indagaciones y el examen *in situ* de los restos de la locomotora, White no parecía tener demasiadas dudas acerca de lo ocurrido. A su juicio, un error humano, y no otra cosa, estaba en el origen del suceso. Así, el propio día 22 por la tarde el director mecánico evacuaba, con su particular léxico, un primer informe que dirigía a Manuel Gibert, presidente de la citada Junta. En primer lugar, daba fe de la inexistencia de defecto alguno en la máquina siniestrada: “La maquina es la Primera Española sólidamente construida y perfecta en todo [...]”. Tras ello, y respecto a las circunstancias previas a la explosión, manifestaba, a respuestas de maquinista y fogonero, “que la caldera era plena de agua, ó sea que tenia todo el agua que debe poner y que el vapor era flojo”. Esa aparecía repentinamente como la circunstancia inicial que estaba en el origen del suceso. La baja presión de la caldera frente a la necesidad de remolcar los trucks que debían conducir poco después hasta cerca del Empalme había provocado, a buen seguro, la decisión de alimentar con coke el hogar para dejar que ésta aumentara durante el tiempo en que ambos se ausentaban de la locomotora para comer. Sin embargo, ello no tenía que haber conducido necesariamente a tan fatídico desenlace. Otra era, en realidad, la causa determinante del siniestro. Siguiendo con su informe y refiriéndose a las respuestas obtenidas de la pareja de conducción sobre el estado en que tenían las válvulas de seguridad, White afirmaba que según sus respuestas “el uno era ligado con un cordon para que la maquina ejerciese mayor fuerza y que el otro era libre cerada pero sin liga”. Es decir, que, a fin de aumentar la potencia de la máquina, habían atado una de las dos



De las parejas a cargo de las locomotoras de vapor de la época dependió siempre su correcto funcionamiento y hasta, en ocasiones, su propia integridad (JN: Javier Nubiola. Barcelona).

válvulas de seguridad con objeto de forzar la presión de trabajo de la caldera.⁽¹¹⁾

⁽¹¹⁾ Esta peligrosa práctica venía extendiéndose desde tiempo atrás entre el personal de tracción de varias compañías españolas. A pesar de los riesgos que entrañaba, constituía un sencillo procedimiento para aumentar la ca-

El resto de realidades ante las que se encontró el director mecánico durante el examen realizado en Tordera no hicieron sino

pacidad y el rendimiento de las locomotoras ante necesidades o circunstancias concretas. Semejante proceder, que perduraría a lo largo de los años, estaría en el origen de sucesos posteriores de similares características.



La noticia de la explosión de la 1ª Española fue recibida en Barcelona, donde se hallaba la estación principal y las oficinas de la compañía, con un extraordinario pesar (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).

constatar los detalles de cuanto ya sabía. Así, proseguía en su informe: “Visto el estado y posición de la máquina, estoy seguro que es, el resultado de una rápida formación de vapor tanto que una válvula de seguridad no bastaba para escapar el exceso de vapor. Tanto debe ser la presión que no dudo que llegó de 18 a 20 atmósferas. Así aranco el techo o bóveda de la caja de fuego y que el agua y vapor se comunico con el fuego vivo que produjo todavía mas vapor. Sirviendo principalmente de la ceniza y después del suelo como punto de apoyo, hizo levantar en masa arrancandose del bastimento y de los cilindros y de una parte de la plancha de hierro de los tubos, llenando el otro, de modo que la caldera se fue a parar a unos 80 metros de distancia”. Finalizaba la descripción de los daños refiriéndose al tender: “El tender es quasi intacto”.⁽¹²⁾

De la observación sobre el terreno resultaba que la caldera, tras su explosión, había saltado en dirección natural a la máquina con una oblicuidad hacia la izquierda de un 25%. La distancia exacta a la que había quedado del punto de origen, tras

los diversos saltos dados en el sembrado contiguo a la vía, era de 87,80 m.

Apenas tres horas bastaron para recoger la caldera y cargarla para trasladarla, junto a los demás restos de la locomotora, a los talleres de la compañía. El convoy de transporte llegó a Mataró en la madrugada del día 23. Así se lo participaría oportunamente Domingo Rovatti a Manuel Gibert: “Hoy a las 5 1/2 de la mañana ha llegado á Mataró la caldera y demás efectos de la máquina reventada antes de ayer en Tordera.”.⁽¹³⁾

Con los restos de la máquina en el taller, White procedía a una más minuciosa inspección de los mismos. Tras ello, el director mecánico no podía más de reafirmarse en cuantas apreciaciones había hecho. Así, toda vez que participaba al presidente la llegada de los citados restos, insistía en sus conclusiones: “Los despojos de la máquina explotado estan en el taller. Fue trabajo de tres horas solamente de sacar la caldera y cargarla. Ahora que puedo examinarla bien, estoy seguro que en el acto

de la explosión, el presión estaba elevado espantosamente. No me he detenido todavía en calcularla, pero voy a hacerlo. Debo añadir que la caldera no tenía el mas insignificante defecto, ni tampoco el caja de fuego.”.⁽¹⁴⁾

LA EXIGENCIA DE RESPONSABILIDADES

Resultaba evidente que tras un percance de tal magnitud debían depurarse con contundencia las responsabilidades a que hubiera lugar. Sobre todo, cuando algunas de las manifestaciones del personal de tracción no aparecían del todo creíbles. En este sentido, vino a concluirse que habían sido atadas, para anular su función, las dos válvulas de la locomotora y no sólo una, como se había afirmado inicialmente, en un evidente intento de aminorar la gravedad de la falta cometida.

En su sesión de 25 de mayo, la Junta consideraba definitivamente acreditado que la explosión obedecía al hecho de hallarse las válvulas de la máquina “atadas con

⁽¹²⁾ Informe evacuado por el director mecánico de la Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Gerona, Joseph White, al presidente de la Junta Directiva de la misma, Manuel Gibert, con fecha 22 de mayo de 1861. CEHFE. Fondo BMG.

⁽¹³⁾ Comunicación dirigida por el jefe de Explo-tación de la Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Gerona, Domingo Rovatti, al presidente de la Junta Directiva de la misma, Manuel Gibert, con fecha 23 de mayo de 1861. CEHFE. Fondo BMG.

⁽¹⁴⁾ Informe evacuado por el director mecánico de la Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Gerona, Joseph White, al presidente de la Junta Directiva de la misma, Manuel Gibert, con fecha 23 de mayo de 1861. CEHFE. Fondo BMG.

cuerda alquitranada, impidiendo de esta manera la salida del vapor y acumulándose una presión exorbitante durante hora y media.”. Atribuyendo toda la responsabilidad al maquinista Castellet, disponía su despido, estableciendo que no pudiera “entrar nuevamente al servicio de la Empresa sin un acuerdo especial”. Con independencia de ello, y al objeto de prevenir la repetición de hechos similares, decidía adoptar determinadas medidas: “Asimismo se acordó prevenir al Gefe de explotación que siempre que los maquinistas y fognistas a la vez abandonen las máquinas estando en vapor, los gefes de estación lo pongan en su conocimiento indicando el nombre y apellido del que cometiera la espresada falta.”.⁽¹⁵⁾

Dos días después, Manuel Gibert se dirigía al director mecánico. En su misiva hacía presente a White el disgusto producido por tan grave suceso. Tanto por “el perjuicio” ocasionado a la empresa como por “el descrédito” consiguiente que recaía en la misma a causa de tan escandalosa eventualidad. Todo ello considerando “providencial” el hecho de que no se tuvieran “que lamentar otras desgracias desastrosas”. A continuación, trasladaba a White las decisiones adoptadas respecto a la separación del servicio de Castellet. A este propósito, tras varias consideraciones sobre la posibilidad de trasladar al juzgado los pormenores de su actuación para la apertura de las correspondientes diligencias, prefería acabar aceptando que su conducta era fruto de “la mas crasa ignorancia”. Un juicio harto benevolente que obviaba al maquinista expedientado una desaconsejable comparecencia ante los tribunales pero que conllevaba su definitiva y radical separación de la compañía. Para finalizar, no podía faltar una referencia (por más delicada que fuera) a la responsabilidad que, a juicio de la Junta, cabía también al propio director mecánico, en calidad de máximo responsable del servicio de tracción: “El siniestro desgraciado que acaba de tener lugar, no dudo que hará conocer a V. la necesidad de que amenudo examine

FERRO-CARRIL DEL ESTE. Mataró Mayo 23 1861

Director mecánico.

Señor D. M. Gibert

Querido Sr. mío; los desgracias de la máquina explotada están en el taller que trabajo de tres horas solamente de sacar la caldera a cargarla. Ahora que queda examinada bien, estoy seguro que en el acto de la explosión, el presión estaba elevada e insoportablemente. No me he detenido todavía en calcularla, pero voy a hacerla. Dijo sin duda que la caldera no tenía el mas insignificante defecto, ni tampoco el caja de fuego.

Atte de V. D. de M. Gibert
Segundo de orden
Joseph White

Comunicación dirigida por Joseph White a Manuel Gibert, dando cuenta de diversos pormenores tras la llegada a los talleres de Mataró de los restos de la 1ª Española. (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).

⁽¹⁵⁾ Acta de la sesión de la Junta Directiva de la Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Gerona celebrada el 25 de mayo de 1861. ANC. Fondo TBF.



Manuel Gibert (con sombrero de copa, en el centro de la imagen, sobre la locomotora Vilasar) debería hacer frente a la nueva etapa surgida de la fusión con el ferrocarril de Granollers con el reciente disgusto originado por la destrucción del primer fruto industrial que había sido capaz de ofrecer la compañía (CEHFE: Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español. Barcelona).

las máquinas y haga repetidas preguntas á sus conductores acerca de su estado, haciéndoles ver la responsabilidad que sobre ellos pesa.”.⁽¹⁶⁾

Dando fin al desgraciado episodio recién vivido, quedaba en manos de White adoptar las medidas que considerara oportunas en línea con el apercibimiento acabado de recibir del presidente de la empresa, así como participar al hasta entonces maquinista de la compañía, Francisco Castellet, su definitiva separación de la misma.

El inusual y dramático percance ocurrido a la 1ª Española no dejaría de encerrar, sobre todo en atención al nombre propio de la máquina, un enorme e involuntario simbolismo en relación al fracaso industrial que, tras este y otros incipientes logros en la materia, condenaría a España a permanecer al margen de la construcción de material ferroviario de este tipo hasta tres décadas más tarde.

⁽¹⁶⁾ Comunicación dirigida por el presidente de la Junta Directiva de la Compañía del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Gerona, Manuel Gibert, al director mecánico de la misma, Joseph White, con fecha 27 de mayo de 1861. CEHFE. Fondo BMG.