

La construcción de la red ferroviaria de Barcelona (1848-1992). Apuntes históricos para un proyecto inacabado

Rafael Alcaide González

Resumen

En el año 1848, cuando se inauguró la primera línea ferroviaria, Barcelona era una ciudad amurallada. Por este motivo, las empresas ferroviarias establecieron sus estaciones y líneas de ferrocarril fuera de las murallas, sin estar conectadas entre sí. A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, las fusiones comerciales de las diferentes empresas ferroviarias determinaron la necesidad de construir enlaces ferroviarios entre todas las estaciones de la ciudad.

Para ello se diseñaron, desde 1859, diversos planes para la construcción de enlaces ferroviarios en la ciudad, que siempre fueron implementados de manera parcial, sin conformar una red ferroviaria capaz de satisfacer la demanda real de viajeros y mercancías que, de manera creciente, se produjo en la ciudad de Barcelona, durante el siglo XX.

Actualmente, miles de pasajeros sufren a diario, en la red de ferrocarriles de cercanías de Barcelona, las consecuencias y las incomodidades derivadas de estas imprevisiones.

Palabras clave: Barcelona, ferrocarriles, redes ferroviarias, transporte ferroviario, morfología urbana.

Códigos JEL: L9, N7, R4.

Abstract

In the year 1848, when the first railway line was open, Barcelona was a walled city. For this reason, Railway Companies built the stations and railway lines outside the walls, and they were not interconnected. Throughout the second half of the 19th century, the commercial mergers of different Railway Companies determined the need to build rail links between all stations in the city.

To do so various plans were designed, since 1859, to construct rail links within the city, but they were partially implemented and Barcelona never had a rail network able to meet the actual demand of passengers and goods which increased in the city during the 20th century.

Today, in the suburban rail network of Barcelona, thousands of passengers suffer every day the consequences and inconveniences arising from these lack of foresight.

Key words: Barcelona, Railways, Railway networks, Railway transport, Urban morphology.

JEL Codes: L9, N7, R4.

La construcción de la red ferroviaria de Barcelona (1848-1992). Apuntes históricos para un proyecto inacabado

[Fecha de recepción del original: 01-02-2015; versión definitiva 30-06-2015]

Rafael Alcaide González

1. La llegada de las primeras líneas de ferrocarril a la Barcelona amurallada

Cuando se establecieron, a partir de 1848, las tres primeras líneas de ferrocarril en Barcelona, la ciudad estaba considerada plaza fuerte militar y rodeada de un cinturón de murallas que la constreñía e impedía su desarrollo espacial y económico. Por una parte, porque el recinto amurallado de 202,3 ha de extensión¹ no admitía la construcción de nuevas edificaciones (las viviendas, almacenes e instalaciones que exigía la industria moderna) por falta de espacio y, por otra parte, porque tras el cinturón de murallas barcelonés se extendía por el llano adyacente una zona polémica, sin apenas edificaciones, que se hallaba bajo jurisdicción militar, destinada a la defensa de la ciudad, con una longitud desde el pie de las murallas hasta su límite de 1,254 km, que abarcaba una corona semicircular comprendida entre el portal de las Atarazanas y la fortaleza militar de la Ciudadela. La población de la Barcelona amurallada ascendía en 1849 a 146.322 habitantes, resultando una densidad de población de 723 habitantes por ha, muy superior a la de ciudades como París o Londres, entre otras.

Durante la primera mitad del siglo XIX, las únicas reformas urbanísticas en el interior de la ciudad amurallada se llevaron a cabo a partir de la Desamortización de 1836-1837 y posibilitaron, entre otras, la articulación de los nuevos ejes de crecimiento y actividad, como las Ramblas o el conformado por las calles de Ferran y Princesa, y otras zonas que quedaban entrelazadas con estas vías. Desde 1846 se prohibió la instalación de nuevas fábricas en el recinto amurallado de la ciudad, a causa de la falta de espacio y de las insalubres condiciones de higiene de la población intramuros², que se debían al hacinamiento causado por la alta densidad de población y la propagación de diversas epidemias (fiebre amarilla o cólera morbo). Los aspectos higiénicos, unidos al freno a la expansión industrial y económica de la ciudad que suponía la presencia de las murallas, determinaron inexorablemente el derribo de éstas y la creación de diversos planes para el ensanche de Barcelona, considerado éste como una nueva ciudad, en contraposición a la Barcelona medieval. En definitiva, tanto la higienización de la ciudad como el derribo de

¹ Véase Cerdá (1855).

² Alcaide González (2015), pp. 19-22.

sus murallas y de la Ciudadela se convirtieron en objetivos políticos imprescindibles para la construcción de la nueva Barcelona.

La lógica comercial de las compañías ferroviarias, que habían solicitado concesiones de líneas de ferrocarril que partían de Barcelona, comportaba la instalación de sus estaciones término en las cercanías del puerto barcelonés³, lugar por el cual se efectuaban los intercambios marítimo-terrestres más importantes de materias primas tales como carbón o algodón, de las que se abastecían las nuevas industrias instaladas en la ciudad de Barcelona, en la vecina población de Sant Martí de Provençals y en otras poblaciones de los alrededores, como Mataró o Sabadell, entre otras.

El reconocimiento por parte del Estado de la utilidad pública de las concesiones ferroviarias había comportado, para las compañías peticionarias, el disfrute de algunas prerrogativas relacionadas con la expropiación forzosa de los terrenos necesarios para la construcción del camino y sus diversas instalaciones, como estaciones, almacenes, etc. Unas prerrogativas que se incluyeron definitivamente en la Ley General de Ferrocarriles de 1855 y que determinaron que se facilitasen a las compañías ferroviarias, de manera gratuita, los terrenos de dominio público que fuesen necesarios para el establecimiento del camino y sus instalaciones, con determinadas prescripciones en cuanto a la extensión de los mismos, entre otros aspectos legales.

En consecuencia, las compañías de los ferrocarriles de Mataró, Granollers y Martorell⁴ disfrutaron de grandes ventajas a la hora de localizar sus estaciones término en terrenos cercanos a las instalaciones portuarias, que se hallaban en un proceso incipiente de creación, ampliación y mejora de sus infraestructuras. Así, pese a localizarse en terrenos públicos que se hallaban bajo jurisdicción militar, las compañías consiguieron establecer sus estaciones y parte de sus trazados en dichos terrenos.

El derribo del cinturón de murallas barcelonés tuvo lugar a partir del 7 de agosto de 1854 y se prolongó hasta 1873 con el derribo de la Ciudadela y la muralla de Mar. Barcelona perdió la condición de plaza fuerte militar en 1858, hecho por el cual los terrenos de la zona polémica se desmilitarizaron, adquiriendo la funcionalidad de espacio urbano. De esta manera Barcelona sumaba más hectáreas fuera del antiguo recinto delimitado por las murallas que dentro de él, aunque, al mismo tiempo, las estaciones de ferrocarril de las líneas que partían inicialmente de Barcelona hacia Mataró (1848), Granollers (1854) o Martorell (1854) habían ampliado sus instalaciones y prolongado sus respectivos recorridos. Por tanto, a pesar de las grandes perspectivas de crecimiento urbano que se abrían para la ciudad, una parte del llano barcelonés ya estaba ocupada por los trazados ferroviarios, entre los cuales, el correspondiente a la línea de Barcelona a Granollers estuvo completamente condicionado por la presencia de la Ciudadela. Por este motivo, cualquier proyecto de ensanche para la ciudad debía incluirlos en su diseño.

³ Alcaide González (2010).

⁴ A la compañía del ferrocarril de Barcelona a Martorell el Ministerio de Guerra le ofreció dos posibles lugares para la ubicación de su estación central: la zona de las huertas de Sant Bertran (aledaña al puerto) y el espacio libre comprendido entre los baluartes de Tallers y Jonqueres. La empresa prefirió éste último. Véase Pascual Domènech (1999), p. 81.

2. Los ferrocarriles barceloneses en los proyectos de Ildefonso Cerdá y las comunicaciones ferroviarias entre el puerto y la ciudad

La polifacética personalidad del ingeniero de caminos Ildefonso Cerdá (1815-1876) estuvo íntimamente ligada a la creación, diseño y desarrollo urbano de la nueva Barcelona. Partícipe, en 1851, en la elaboración del Plan de Ferrocarriles como diputado, intervino de manera directa en la construcción de algunas de las líneas de ferrocarril barcelonesas (Granollers, Zaragoza, Sarrià y Sant Joan de les Abadesses), incorporando sus amplios conocimientos en materia de transportes y de las nuevas técnicas que se iban aplicando a los medios de locomoción terrestre.

El primer diseño del sistema de comunicaciones ferroviarias de Barcelona que propuso Cerdá apareció en la *Memoria del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona*, de 1855. En dicho documento, la futura Gran Vía de les Corts Catalanes adquirió la categoría de vía principal de comunicación del nuevo ensanche con la parte antigua de la ciudad, en sentido transversal, atravesándolo de oeste a este en toda su longitud. Dicha vía, que debía tener una anchura no inferior a los 50 m, se cruzaba con la línea de ferrocarril de Granollers, en los terrenos cercanos a las instalaciones ferroviarias del Clot situados en territorio municipal de Sant Martí de Provençals.

Cerdá otorgó una gran importancia a las conexiones ferroviarias del puerto con la ciudad. Así, en la versión del plano de ensanche de 7 de junio de 1859 y en el definitivo *Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona: proyecto de su reforma y ensanche*, aprobado el 31 de mayo de 1860, Cerdá sustituyó el proyecto de Pedro de Andrés Puigdollers por el del ingeniero jefe de la provincia de Barcelona, José Rafo Tolosa⁵. En dicho plano Cerdá trazó un esquema ferroviario cuyo elemento más importante lo constituía la denominada “Estación de estaciones”, que ocupaba toda la línea del litoral comprendido entre la Barceloneta y el río Besòs con anchos diferentes, según el contorno de la costa, incorporando las diferentes líneas de ferrocarril existentes y el esquema básico de conexiones que ya había elaborado en 1855. Dicho proyecto de ensanche fue aprobado por el Gobierno mediante la Real Orden (en adelante RO) de 7 de junio de 1859.

Con anterioridad a esta aprobación, el Ayuntamiento de Barcelona, al entender erróneamente que los terrenos del futuro ensanche eran de su plena competencia, organizó un concurso público para elaborar propuestas de planos de ensanche para la ciudad, al cual se presentaron trece proyectos, la mayoría de los cuales presentaba una reordenación de los trazados ferroviarios existentes. El concurso municipal lo ganó el arquitecto Antoni Rovira y Trias en octubre de 1859, aunque de nada sirvieron ni la celebración del concurso, ni su fallo, ni los alegatos del consistorio barcelonés ante el Gobierno español, el cual, mediante un Real Decreto de 30 de mayo de 1860, daba el espaldarazo definitivo al plan de ensanche elaborado por Ildefonso Cerdá.

⁵ El proyecto de ampliación del puerto barcelonés elaborado por José Rafo suponía un incremento general de la superficie de agua abrigada, que duplicaba la existente hasta entonces, pasando de 60 a 114 ha. Por otra parte, Rafo incluyó las necesarias conexiones entre el tráfico marítimo y el terrestre (especialmente el ferrocarril) a partir de diferentes vías férreas establecidas entre las estaciones de Barcelona 1 (Mataró) y Barcelona 2 (Granollers) y los muelles de la Muralla, Atarazanas y Sant Bertran.

Dos años más tarde, el 13 de septiembre de 1862, el Estado declaró la plena competencia del Ayuntamiento sobre la gestión del ensanche de Barcelona. Mientras, en ese mismo año y en el siguiente se inauguraron dos nuevos trazados ferroviarios que establecieron sus estaciones en los terrenos del llano barcelonés aledaños a lo que había sido el cinturón de murallas de la ciudad. Así, el 21 de mayo de 1862 se inauguraba la estación término de la línea Barcelona a Zaragoza y su trazado ferroviario hasta Montcada, que discurría por la proyectada avenida Meridiana en el plan de ensanche de Cerdá. Un año más tarde, el 23 de junio de 1863, se inauguraba una nueva línea de ferrocarril, establecida entre Barcelona y Sarrià, cuya estación de Barcelona se localizó al principio de la Rambla, muy cerca de la estación del ferrocarril de Martorell. El trazado de esta nueva línea cruzaba, mediante un paso superior, la línea del ferrocarril de Martorell y llegaba hasta el municipio de Sarrià, donde se ubicaban las oficinas y los talleres de la compañía.

Por tanto, en 1863 Barcelona contaba con cinco estaciones término (Mataró, Granollers, Martorell, Zaragoza y Sarrià), todas ellas diseminadas alrededor del antiguo cinturón de murallas de la ciudad. Con esta complejidad añadida, el paso de la teoría a la práctica, a la hora de plasmar en el terreno el diseño teórico del plan de ensanche de Cerdá de 1859, no resultó una tarea fácil.

La necesaria ordenación de los trazados ferroviarios, las estaciones y sus conexiones con el puerto influyó decisivamente en la elaboración por parte de Ildefonso Cerdá del proyecto de *Docks* de 1863⁶, vinculado muy estrechamente con la ampliación del puerto barcelonés. En dicho proyecto Barcelona se convertía en una estación continua, a partir de la construcción de diversos ejes ferroviarios. Éstos, situados a un nivel inferior al de las calles, cruzaban la ciudad en todas las direcciones y enlazaban con un ferrocarril de circunvalación que, pasando por el puerto, bordeaba la ciudad antigua, comunicando entre sí todas las estaciones de ferrocarril existentes. De este modo se podía lograr la necesaria interconexión y complementariedad de las líneas de ferrocarril, que se articulaban, a diferente nivel, con la red de vías de servicio de la ciudad.

Junto a los proyectos de Cerdá, que siempre estuvieron vinculados a la reforma y ampliación del puerto barcelonés, se desarrollaron diferentes propuestas, destinadas a la necesaria conexión ferroviaria del puerto con la ciudad y las estaciones de ferrocarril más cercanas, y a la creación de una red interior ferroviaria para servicio portuario, entre las que cabe destacar las de Miguel de Bergue (1864), Mariano Parellada (1874), –elaborada como contrapartida a la necesaria eliminación de la estación de la línea de Martorell en la plaza de Catalunya, ante su incipiente urbanización–, y Francisco Gumá (1880)⁷.

La inauguración de la línea de ferrocarril entre Barcelona y Valls en 1881, con su estación término denominada Barcelona-3 que se estableció de manera provisional en la zona de las huertas de Sant Bertran, complicó todavía más el dédalo ferroviario

⁶ Véase Magrinya (1994). El nombre completo del proyecto de Cerdá es *Teoría del enlace del movimiento de las vías marítimas y terrestres con aplicación al puerto de Barcelona y Anteproyecto de un sistema de Docks, talleres y bazares para el servicio de la ciudad actual y de su ensanche*.

⁷ Véase Alcaide (2010), pp. 102-106.

barcelonés. Sin embargo, a pesar de la necesidad apremiante de comunicar de manera eficiente el puerto con la ciudad ante la creciente demanda industrial y comercial de la capital catalana, ninguno de los proyectos propuestos se llevó a cabo, por lo cual la problemática generada por el paso de las vías de ferrocarril de las líneas de Granollers y Martorell siguió complicando las actuaciones urbanísticas en las zonas aledañas a sus trayectos. En este sentido, la barrera urbana impuesta por la Ciudadela siguió existiendo una vez derribada ésta, al transformarse el espacio ocupado por la fortaleza en un parque público.

A todo ello cabe añadir que los múltiples y diversos intereses de particulares e instituciones jamás llegaron a conjugarse en pos de la realización completa de aquel gran proyecto de ciudad concretado en el plan de ensanche de Barcelona. Como consecuencia de ello, el propio Cerdá tuvo que retocar en diversas ocasiones el diseño original del ensanche barcelonés, aunque finalmente la realización del mismo estuvo muy contaminada por los movimientos especulativos de los capitales privados y por la connivencia de las instituciones públicas en la misma dirección.

3. Las fusiones comerciales de las compañías ferroviarias y los primeros enlaces ferroviarios barceloneses

Durante el período comprendido entre 1862 y 1898 se produjeron en Barcelona diferentes fusiones comerciales entre las compañías ferroviarias que operaban en la ciudad. Estas fusiones propiciaron que, al finalizar el siglo XIX, la totalidad de las líneas de ferrocarril de la ciudad de Barcelona, exceptuando la de Sarrià, quedasen en manos de dos únicas compañías ferroviarias: MZA y Norte.

El 1 de enero de 1862 tuvo lugar la fusión de las compañías Barcelona a Arenys de Mar y Gerona (CHBAG) y Barcelona a Granollers y Gerona (FBGG) (antiguas compañías de Mataró y Granollers que habían ampliado sus recorridos), creándose la nueva compañía Caminos de Hierro de Barcelona a Gerona (CHBG). Posteriormente, tras haber obtenido las concesiones de prolongación desde Girona hasta Figueres (1863) y la frontera francesa (1864), esta compañía cambió su denominación por la de Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras (CHBFF).

El 13 de diciembre de 1864 se produjo la fusión de la compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona (FZB) con la compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona (FZP) resultando de la misma los Ferrocarriles de Pamplona a Zaragoza y Barcelona (FPZB).

Transcurrida una década, se produjo la fusión, el 10 de diciembre de 1875, de la compañía CHBFF con la compañía Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona (FTMB), antigua compañía del ferrocarril a Martorell, que dio lugar a la creación de una nueva compañía que se denominó Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF).

Por otra parte, tras la quiebra de la compañía del Ferrocarril de Barcelona a Sarrià (FBS) en 1866, la línea de Sarrià pasó a manos de sus accionistas y obligacionistas que

acordaron constituir la nueva compañía del Ferrocarril de Sarrià a Barcelona (FSB) el 30 de noviembre de 1874.

Cuatro años más tarde, el 1 de abril de 1878, se produjo la absorción, por parte de la compañía Norte, de las líneas de la compañía FPZB. De este modo, entre 1848 y 1878 las cinco compañías ferroviarias barcelonesas, que habían dado origen a las primeras líneas de ferrocarril de la ciudad, se habían reducido a tres en el espacio de 30 años.

El 4 de abril de 1878 se creó la compañía Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona (BVV) que sería absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona (FD) el 5 de diciembre de 1881.

Seis años más tarde, al no poder hacer frente a sus graves irregularidades contables, la compañía FD fue absorbida por TBF mediante una RO fechada el 6 de febrero de 1887. Tres años más tarde, mediante otra RO fechada el 27 de mayo de 1890, se autorizaba la transferencia de la línea entre Sant Martí de Provençals y Sant Joan de les Abadesses, propiedad de la Sociedad Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas (SJA), a la compañía Norte.

Apenas transcurrida una década, el 27 de enero de 1899 la compañía MZA adquiría todos los activos de la compañía TBF, con efectos retroactivos a 1 de enero de 1898. Por otra parte, el paquete de acciones mayoritario de la compañía FSB, propietaria de la línea de Sarrià, fue adquirido por la compañía belga Société Générale de Tramways Electriques en Espagne (SGTEE) en 1899.

A partir de su creación, el 10 de diciembre de 1875, la TBF inició los trabajos necesarios para unir todas sus líneas. Uno de los objetivos principales de la creación de la compañía TBF consistió en finalizar la construcción de línea de ferrocarril entre Girona y la frontera francesa, objetivo que se consiguió definitivamente el 23 de enero de 1878. Desde aquel momento las líneas ferroviarias de TBF adquirieron la condición de líneas internacionales, registrándose un extraordinario incremento del tráfico de mercancías que provenía de Cataluña y de otras regiones españolas, con destino a la frontera francesa y viceversa.

Sin embargo, la situación de las estaciones barcelonesas que eran propiedad de la compañía no ofrecía la necesaria continuidad en el trazado ferroviario que permitiese agilizar el tráfico de mercancías, debiéndose transbordar éstas entre las diversas estaciones, con el consiguiente encarecimiento de los portes y demora en las expediciones.

Cabe recordar que las estaciones de Barcelona-1 (cabecera de la antigua línea de Mataró) y Barcelona-2, (cabecera de la antigua línea de Granollers, que llegaba a Girona y la frontera francesa por el interior), también llamada de França, se hallaban a una distancia considerable de la estación de Sants y no existía entre ellas ningún tipo de comunicación ferroviaria. Por otra parte, el pleito entablado con el Ayuntamiento de Barcelona⁸ por la ubicación de la estación de la Riera d'en Malla en la futura plaza de

⁸ Alcaide (2015), pp. 48-52.

Catalunya todavía no se hallaba en vías de una solución definitiva, y esta situación no permitía considerar dicha estación, que era la más cercana a las de Barcelona-1 y 2, como posible punto de conexión de las líneas de Francia y Tarragona.

Así, tras un largo y apasionado debate ciudadano y político, la TBF construyó, a lo largo de la calle Aragón, un trazado en zanja que comunicaba la estación de Sants con la estación de França. El 30 de agosto de 1882 circuló por la vía de enlace el primer tren de mercancías y el 10 de octubre del mismo año el primer tren de viajeros. El servicio se inauguró oficialmente el 25 de octubre de 1882. Como consecuencia de la entrada en servicio del nuevo trazado, fue derribada a principios de 1884 la antigua estación de la Riera d'en Malla, situada en la futura plaza de Catalunya, que era el origen de la línea de Barcelona a Martorell y Tarragona.

Algunos años más tarde, como resultado de la absorción por parte de la TBF de la compañía FD, el 15 de junio de 1887 se inauguró, un nuevo ramal ferroviario que unió la población del Prat de Llobregat con la estación de la Bordeta, con la finalidad de desviar los trenes de la antigua línea de Vilanova, pasando por la calle Aragón, hacia la estación de França de TBF.

En el ámbito de negocio de las compañías ferroviarias, en continua competencia comercial y con una evidente tendencia a la fusión como sistema para enjugar déficits económicos, no parece probable que dichas compañías estuviesen interesadas, en mayor o menor medida, en la centralización de sus servicios en un determinado enclave de la ciudad. Por tanto, la ordenación de los trazados ferroviarios que para Cerdá resultaba un elemento de primera magnitud en la morfología urbana de la nueva Barcelona, para las empresas concesionarias de las líneas de ferrocarril barcelonesas podía suponer un molesto a la vez que grave problema económico. En este sentido, la dilación y la indefinición con que el tema de la unificación de las estaciones de ferrocarril de Barcelona fue tratado por las diversas administraciones, favoreció económica y temporalmente los intereses de las diversas compañías ferroviarias, aplazando indefinidamente el problema de los enlaces ferroviarios de la capital catalana.

El negocio ferroviario estuvo basado, por regla general, en la especulación, y la ciudad fue para las compañías ferroviarias tan sólo su principal teatro de operaciones, su máspreciado proveedor. No parece que dichas compañías tuviesen mayor interés en el ornato y embellecimiento de la capital catalana más allá de sus estaciones principales. Únicamente cabe realzar el interés de las empresas ferroviarias en cuanto al mantenimiento de servicios, siempre que fuesen rentables o entrasen en competencia directa con otra compañía.

Quedaban, por tanto, muy alejadas de los intereses de las compañías ferroviarias las necesidades relativas al ordenamiento urbano de la ciudad, a su configuración y a su desarrollo futuro tanto espacial como poblacional. Cualquier plan de ordenación urbana de las instalaciones ferroviarias hubiese significado un grave quebranto para las economías de las diversas compañías que operaban en Barcelona y, con toda seguridad, sus horizontes mercantiles no incluyeron semejantes desembolsos.

4. Los inicios del siglo XX: las propuestas de mejora de la red ferroviaria barcelonesa de Eduardo Maristany y Léon Jaussely

Al producirse, mediante el Real Decreto de 20 de abril de 1897, las agregaciones de los municipios de Sants, Les Corts, Sant Gervasi de Cassoles, Gràcia, Sant Martí de Provençals y Sant Andreu de Palomar al de Barcelona, no tardaron en ponerse de manifiesto los múltiples desequilibrios económicos y administrativos derivados de la falta de servicios, equipamientos e infraestructuras, entre otros aspectos. Las anexiones municipales configuraron un nuevo territorio urbano para el cual no existía un plan urbanístico de conjunto. Desde el Plan de Ensanche de Ildefonso Cerdá no se había elaborado ningún otro, y éste resultaba insuficiente ya que no alcanzaba a concretar el nuevo sistema de urbanización y comunicaciones surgido de la ampliación territorial y administrativa de la ciudad. Por otra parte, aunque el Plan Cerdá tenía carácter intermunicipal, algunos municipios –como ocurrió en Sant Martí de Provençals– apenas habían seguido las directrices de urbanización implícitas en el mismo, con lo cual los posibles cambios en el planeamiento urbano de algunas zonas de la nueva ciudad se convirtieron en un proyecto con muchas probabilidades de llevarse a la práctica.

En 1900 la población barcelonesa era de 533.000 habitantes y representaba el 27 por ciento de la población de Cataluña. Como resultado de las anexiones municipales y de la continua llegada de inmigrantes, la población se había incrementado en más de 150.000 habitantes desde 1897. Este incremento de población y también de superficie municipal conllevó la consiguiente multiplicación de la demanda de servicios, entre ellos el de transporte público. Dicho servicio ya se cubría, mínimamente, a partir de las líneas de tranvía existentes, aunque hay que anotar que la generalización en el uso del transporte público colectivo, especialmente el tranviario, no llegaría hasta la segunda década del siglo XX.

El diseño de las líneas ferroviarias barcelonesas, como ya se ha apuntado, no se derivó de ningún plan de conjunto previamente establecido. Sencillamente, los distintos trazados ferroviarios fueron el resultado directo de una ocupación del territorio sin más directrices que la economía de medios a la hora de construirlos. Para tratar de paliar este déficit organizativo, la compañía MZA, tras la absorción de la compañía TBF y todas sus líneas, presentó un *Anteproyecto de reforma de los trazados ferroviarios de Barcelona*, diseñado por el director gerente de la compañía en Cataluña, el ingeniero Eduardo Maristany (1855-1941), que comprendía tanto la racionalización de los trazados existentes como la construcción de diversos apeaderos y estaciones de mercancías.

Los grandes ejes del diseño de Maristany consistieron en diversas realizaciones a corto y medio plazo. La primera, con la creación de cuatro grandes estaciones de mercancías en Sants (ampliación de los servicios de pequeña y gran velocidad existentes), el Clot (donde se enclavaban diversos talleres de la compañía MZA), Poblenou (donde la compañía había adquirido nuevos terrenos) y la zona de las huertas de Sant Bertran (El Morrot) en sustitución de la estación provisional de Barcelona-3, que había pertenecido a la desaparecida compañía FD.

La segunda, mediante el establecimiento de una estación-apeadero en el trazado ferroviario en zanja existente entre la estación de Sants y la estación de França en el cruce con el paseo de Gràcia, con la finalidad de prestar servicio a las zonas más céntricas de la ciudad. Y la tercera, la construcción de una estación monumental para uso exclusivo de viajeros, fusionando los recintos de las estaciones de Mataró (Barcelona-1) y França (Barcelona-2), desplazando el paseo del cementerio hacia el mar.

Como resultado de esta reforma de los trazados de MZA en Barcelona se inauguró el apeadero de Passeig de Gràcia en su cruce con la calle Aragó (1902). Algunos años más tarde entraron en funcionamiento la estación de mercancías del Bogatell y la estación de viajeros de Poblenou (1904-1907). Por las mismas fechas se fue completando la construcción de la red interna de ferrocarriles del puerto de Barcelona y su conexión con las principales estaciones y la red exterior. En 1912 dicha red, con una longitud total de 9 km, conectaba el puerto con las estaciones de MZA de França y Poblenou, y dispuso, a partir de 1913, de una estación de pasajeros denominada Barcelona-Puerto. En 1917 entró en servicio la estación de mercancías del Morrot.

En paralelo a la reforma de los trazados diseñada por Eduardo Maristany, en 1903 se convocó un concurso municipal de carácter internacional, promovido por el ayuntamiento barcelonés, para la reforma urbana de la nueva Barcelona surgida de las agregaciones. En 1905 resultó ganador del concurso el arquitecto francés Léon Jaussely (1875-1932), con un gran proyecto que incorporaba propuestas basadas en la organización social y económica de la ciudad –como clave del nuevo urbanismo surgido a principios del siglo XX–, que incluían, entre otros aspectos innovadores, la transformación integral de la red ferroviaria de la ciudad. Jaussely fue un precursor del *zoning*, un conjunto de planteamientos urbanísticos que comportaban la creación y diseño de nuevas áreas de actividad económica y productiva en la ciudad –y que apenas tres décadas más tarde intentó aplicar el GATCPAC, aunque con ciertas diferencias–, y por ello propuso una jerarquización de la ciudad de Barcelona basada en la diferenciación de zonas residenciales, industriales y administrativas. Este modelo de ciudad, en el que la centralidad se establecía a partir de las grandes áreas comerciales y de negocios, unido al sistema de conexiones viarias que se llevaba a cabo entre las zonas centrales y las más exteriores (los nuevos municipios agregados), determinaba para Barcelona un sistema concéntrico de crecimiento de la ciudad y de su ámbito metropolitano, con lo cual la prestación de servicios (como el transporte) debía ampliar su alcance, pasando de una escala de carácter urbano a otra interurbana o metropolitana.

En 1905 Jaussely diseñó, en los planos de transportes de su proyecto, diversos elementos novedosos, tales como: un anillo ferroviario conformado por un ferrocarril de circunvalación, que comunicaba entre sí todas las estaciones; el trazado de un ferrocarril eléctrico subterráneo, de ancho normal, enlazado con las líneas de MZA y Norte en Sants, Sant Andreu y en la parte baja de Sant Martí de Provençals; y diversas estaciones de nueva creación.

El anillo ferroviario, que discurría en gran parte por la calle Indústria, relacionaba y comunicaba las áreas industriales de Sant Andreu y Sant Martí de Provençals con la futura

zona industrial de la Zona Franca. Mediante este nuevo trazado, con el cual Jaussely llevó a cabo una profunda reestructuración del tráfico ferroviario interior y exterior, quedaban conectadas todas las líneas y estaciones, excepto la de Norte, que se trasladaba hipotéticamente a terrenos de las viviendas del Congrés⁹, y la del ferrocarril de Sarrià, que no aparece en el plano de 1905, desapareciendo el tráfico ferroviario externo en el interior del primer anillo, concretamente en los tramos comprendidos entre la antigua estación de Norte y la Meridiana; la estación de França y la calle Aragón; y dicha estación y la barriada del Clot (incluyendo los talleres de MZA). Únicamente circulaba por el interior del centro de la ciudad, aunque en tramo elevado, el ferrocarril de Sarrià entre la plaza de Catalunya y la Travessera de Gràcia, discurriendo soterrado a partir de dicho punto hasta su final en la estación de Sarrià.

El proyecto de enlaces ferroviarios de Jaussely respetaba la mayoría de las instalaciones ferroviarias presentes en la ciudad de Barcelona, especialmente en lo referente a las mercancías, algunas de ellas todavía en proyecto, como la estación definitiva del Morrot, o en el período final de su construcción como la de Poblenou. De hecho, la propuesta de reorganización de Maristany y el Plan de Jaussely únicamente ofrecían discrepancias entre la zanja ferroviaria de la calle Aragón, arteria principal de paso de todas las circulaciones ferroviarias de la compañía MZA, y el paso del nuevo anillo ferroviario por la calle de la Industria. Sin embargo, en base a una hipotética fusión entre las compañías Norte y MZA preconizada por Jaussely, este problema podía quedar solucionado mediante la habilitación del nuevo trazado ferroviario a través de la calle Indústria, en sustitución del de la calle Aragón y, de paso, dejar resuelta definitivamente la problemática que acompañaba a la construcción de la nueva estación monumental, destinando los recursos conjuntos de las compañías ferroviarias a la construcción de la gran estación central de ferrocarriles propuesta por Jaussely en terrenos del barrio de Gràcia. Si la fusión no se producía, el arquitecto francés ofrecía alternativas interesantes, siempre que se trasladase la estación de Norte de su ubicación original. En el proyecto definitivo de 1907¹⁰, Jaussely modificó la localización de la estación de Norte en el *Plano de la zona de Ensanche con sus modificaciones*, a escala 1:5.000, situándola en los terrenos delimitados por las calles de Mallorca, Castillejos, Rosselló y Dos de Maig.

El proyecto de Jaussely comportaba unos presupuestos para su realización que resultaron inasumibles para el ayuntamiento barcelonés. Sin embargo, la posibilidad real de adaptar algunas de sus propuestas a la realidad futura de la urbe barcelonesa, propició que, una década más tarde, en 1917, se aprobase el Plan General de Urbanización de Barcelona. Dicho plan fue elaborado conjuntamente por la Oficina Municipal de Urbanización dirigida por Pedro Falqués y Ezequiel Porcel y por el arquitecto Fernando Romeu. En él se plasmaron, entre otros aspectos, la red viaria básica de la ciudad, sus

⁹ Jaussely propuso, como elemento fundamental de mejora en la prestación de servicios, la fusión de las diversas compañías ferroviarias. Con todo, contando con la posibilidad de que esto no fuese factible, insistió en la imposibilidad de “pensar en la conservación del emplazamiento actual de la estación del Norte, pues la hacen imposible las condiciones del desarrollo del plano Cerdà”. Véase AHCB (1907), p. 178.

¹⁰ Los planos del proyecto definitivo, un total de 23, fueron expuestos en el restaurante del parque de la Ciutadella y en la Escuela Municipal de Música, aprobándose el 12 de diciembre de 1907.

comunicaciones y enlaces con los núcleos urbanos, y el futuro sistema de parques urbanos; un esquema de planeamiento urbano que mantuvo su vigencia hasta la aprobación del Plan Comarcal de 1953.

5. Otros proyectos de principios del siglo XX: los trabajos de la Comisión mixta de 1907 y el proyecto de enlaces ferroviarios de Fernando Reyes

Las necesidades de transporte de la Gran Barcelona no podían ser satisfechas, únicamente, a partir de la red ferroviaria de vía ancha existente. Esta circunstancia determinó la elaboración de diversos proyectos de creación de una red de ferrocarriles urbanos y suburbanos a finales de la década de 1900, que no prosperaron por falta de capitales.

Por otra parte, la promulgación a nivel estatal de las diferentes leyes de ferrocarriles secundarios y estratégicos (1904-1912), así como la creación en 1914 de la Mancomunitat de Catalunya, tampoco sirvieron para estimular en la iniciativa privada la construcción de una red ferroviaria catalana de ferrocarriles secundarios que conectase las cuatro provincias. De este modo, la iniciativa privada construyó nuevas líneas ferroviarias, únicamente a partir de diversas oportunidades de negocio, como la electricidad y la extracción de carbón y potasa, y de la existencia de algunas líneas ya construidas (Barcelona-Sarrià, Martorell-Igualada); líneas que conectaron Barcelona con las ciudades de Martorell, Igualada, Manresa, Sabadell y Terrassa.

En referencia a los proyectos para la construcción de un ferrocarril metropolitano en Barcelona, no se hicieron realidad hasta los inicios de la década de 1920. Fue a partir de entonces cuando se empezaron a construir las líneas del Gran Metropolitano y del Metropolitano Transversal, inauguradas en 1924 y 1926, respectivamente.

A lo largo del período 1900-1930 el plan ferroviario de Eduardo Maristany se fue desarrollando y adquirió, en la práctica, las proporciones que la compañía MZA había estimado necesarias para el desarrollo de su actividad comercial en la ciudad. Como colofón a dicho plan tuvo lugar el 21 de agosto de 1929 la inauguración de la nueva estación monumental de MZA en Barcelona. En el extremo opuesto, la reforma integral de la red de ferrocarriles barcelonesa propuesta por Léon Jausseley, fue quedando en el olvido administrativo, sin que ninguna de sus propuestas se llevase a cabo.

Como contrapunto al abandono de aquel gran proyecto, surgieron las diferentes propuestas de la Comisión mixta, creada a propuesta del Ayuntamiento barcelonés en 1907. Dicha Comisión, compuesta por representantes municipales y de las compañías ferroviarias MZA y Norte, estuvo destinada a propiciar el desarrollo urbano de la zona derecha del ensanche, en especial el antiguo territorio perteneciente al pueblo de Sant Martí de Provençals, que era el más afectado por el diseño de los trazados ferroviarios entre la plaza de las Glòries Catalanes y el río Besòs: el llamado telón ferroviario. Tras ocho años de deliberaciones, las diferentes propuestas¹¹ emanadas de los trabajos de la

¹¹ Alcaide (2015), pp. 102-105.

Comisión, que finalizaron en 1915, se concretaron en la construcción de la estación de mercancías de la Sagrera, con una superficie de más de 200.000 m² y 17,5 km de vías, que se inauguró en 1922. El conjunto de las propuestas restantes quedó en fase de estudio y éstas se fueron postergando hasta la elaboración de un nuevo plan de enlaces ferroviarios para la ciudad en 1933.

En 1912 el ingeniero Fernando Reyes (1878-1937), de la Segunda División de Ferrocarriles, elaboró un proyecto de ferrocarril de enlace de todas las compañías ferroviarias existentes en la ciudad con dos estaciones centrales situadas en la plaza de Catalunya, denominado *Ferrocarril subterráneo SO-NE de Barcelona, Sans y San Martín. Enlaces y estaciones centrales*. El proyecto se presentó al Gobierno el 19 de octubre de 1912, pero el posterior desarrollo de la I Guerra Mundial motivó que quedase en suspenso¹². Posteriormente, el documento se publicó en mayo de 1917.

Fernando Reyes exponía en el proyecto la grave y caótica situación de la red ferroviaria barcelonesa, con la presencia de innumerables pasos a nivel y el consiguiente peligro para la circulación peatonal y rodada que esto representaba, junto al problema generado por el estrangulamiento frecuente de la red por el trasiego de mercancías.

Con los nuevos trazados propuestos se pretendía solucionar el problema generado en Barcelona por la presencia de siete líneas de ferrocarril (seis de vía ancha y una de vía internacional) que convergían en las diferentes estaciones término de las compañías de Norte, MZA y del Ferrocarril de Sarrià a Barcelona. La nueva línea ferroviaria propuesta por Reyes entre la Bordeta y el Clot tenía una longitud total de 10.894 m, de los cuales 6.221 se debían construir en trazado subterráneo; su coste se calculaba en un importe cercano a los 30 millones de pesetas y el plazo de ejecución de las obras se estimaba en dos años y medio¹³.

A su vez, el proyecto del ferrocarril subterráneo se complementaba con la construcción de las líneas de la Gran Cintura de Barcelona, conformadas por tres trazados conectados entre sí: Montcada-Bifurcació-Sant Joan Despí, por la parte alta de Barcelona, al pie de la sierra de Collserola; Montcada-estación de Poblenou, por el río Besòs; y Hospitalet de Llobregat-puerto de Barcelona. Estos nuevos trazados permitían incorporar las zonas de la periferia de la ciudad Condal a la nueva red de ferrocarriles, cuyo objetivo más importante consistía en liberar las zonas centrales de la ciudad de las servidumbres ferroviarias impuestas por los antiguos trazados, en especial el Ensanche y la zona situada entre las calles de la Marina y el río Besòs. Al mismo tiempo, la nueva red permitía optimizar el sistema de transporte ferroviario de Barcelona, aumentando considerablemente la posibilidad de captación y de distribución de un mayor número de viajeros y de mercancías por zonas de la capital (Horta, Sant Gervasi y el municipio de Sarrià, anexionado a Barcelona posteriormente, en 1921) alejadas de la red ferroviaria existente, cuyo crecimiento urbano empezaba a fraguarse paulatinamente.

¹² Salmerón (1992), p. 44.

¹³ Véase Reyes (1917).

Se trató, en definitiva, de otra nueva propuesta para la reforma integral de la red de ferrocarriles de vía ancha de la ciudad de Barcelona que podría haber resuelto las deficiencias e imprevisiones acumuladas durante más de medio siglo en los sucesivos establecimientos de los trazados ferroviarios de la ciudad Condal. Sin embargo, sólo se llevó a cabo el trazado entre la Bordeta y el Clot, mediante la construcción del Ferrocarril Metropolitano Transversal de Barcelona, inaugurado en 1926. Con posterioridad, algunas de las propuestas de Fernando Reyes fueron recogidas en los proyectos desarrollados en el Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933 y otros planes posteriores.

A partir de la década de 1920 tuvo lugar en Barcelona uno de sus grandes procesos de expansión urbana mediante los preparativos y la construcción, en la montaña de Montjuïc, del recinto que acogería, en 1929, la celebración de la Exposición Internacional de Barcelona. Entre los años 1920 y 1936 el proyecto del Puerto Franco, la ampliación del aeródromo del Prat, la urbanización de grandes sectores de la ciudad pertenecientes a Pedralbes, Les Corts y los alrededores de la plaza de España, la ampliación de la redes de telefonía, alcantarillado y luz eléctrica, así como las nuevas propuestas de urbanización de Barcelona, elaboradas por el Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrès de l'Arquitectura Contemporània (GATCPAC) durante la II República, al igual que las sucesivas inauguraciones de nuevas líneas de metro y ferrocarril suburbano, impulsaron en la capital catalana una dinámica urbana muy importante.

Derivado de lo anterior, el gran número de obras públicas que se llevaron a cabo en la ciudad ejerció una gran atracción de mano de obra, procedente en su mayor parte del resto de España, que motivó que en el año 1930 Barcelona duplicase la población que tenía en 1900, alcanzando la cifra de 1.005.565 habitantes y convirtiéndose así en la urbe más poblada de España.

6. El Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933

En la década de 1930, a consecuencia del crecimiento imparable de la ciudad, de su población y del aumento del tráfico rodado, se fueron agravando notablemente los problemas derivados de la circulación viaria en Barcelona, debidos al aumento del parque de vehículos de motor y a la existencia de numerosos pasos a nivel en calles con un tráfico cada vez más densificado, especialmente en la zona de la plaza de las Glòries Catalanes. Este problema, que ya se había tratado de solucionar con los proyectos de Jaussely (1905-1917), de Fernando Reyes (1912-17) y con los dictámenes emitidos en 1915 por la Comisión mixta creada en 1907, conformó buena parte de las directrices de un amplio programa de actuaciones que se incluyó en el Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933¹⁴ (en adelante PEFB), aprobado por Decreto de 24 de marzo de 1933.

Dicho Plan incluía en sus contenidos algunos de los proyectos presentados con anterioridad y otros de nueva creación, que afectaban tanto a los trazados como a las instalaciones existentes, y muy especialmente a la estación de la compañía Norte sita en la calle de Vilanova. Estas reformas, imprescindibles para la mejora de la circulación

¹⁴ Alcaide (2007) y (2015), pp. 179-191.

rodada de la ciudad y las comunicaciones terrestres en general, fueron elaboradas por una Comisión compuesta por la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona, el Ministerio de Obras Públicas, la Junta de Obras del Puerto de Barcelona y las compañías de ferrocarriles MZA, Norte y del Metropolitano Transversal.

El PEFB de 1933 perseguía, por tanto, los mismos objetivos que con anterioridad ya se habían argumentado en la mayor parte de los proyectos de enlaces anteriores. Entre los más importantes, el primero, que consistía en solucionar el problema ferroviario en el sentido más estricto, mediante el estudio del problema de los enlaces y la racionalización de las estaciones. El segundo, de carácter urbanístico, incorporaba la necesidad de llevar a cabo las obras de modificación de los trazados existentes y de hacerlos compatibles con la urbanización y la extensión racional de la ciudad, con atención especial a la supresión definitiva de los múltiples pasos a nivel establecidos por las diferentes compañías ferroviarias.

A su vez, los distintos proyectos comprendidos en el PEFB de 1933 incorporaban un orden prioritario en cuanto a las obras a realizar. En primer lugar, se llevarían a cabo los trabajos relacionados con la mejora de los enlaces ferroviarios y, en segundo lugar, los necesarios para la supresión de los pasos a nivel. Por último, de los 19 proyectos contenidos en el PEFB, dieciséis se consideraban necesarios, con una ejecución temporal variable dentro de un plazo máximo de cinco años. Los tres restantes eran considerados como complementarios a los anteriores y podían aplazarse “hasta el momento en que un crecimiento extraordinario de la ciudad y de los transportes las haga imprescindibles”¹⁵.

Los proyectos contenidos en el PEFB de 1933 fueron los que se relacionan a continuación¹⁶:

Proyectos necesarios

1. Habilitación del Metro como enlace ferroviario.
2. Electrificación de las líneas de MZA.
3. Entroncamiento en la Bordeta de las líneas del Metro y MZA.
4. Enlace de la línea de MZA (calle de Aragón) con su estación de Sagrera.
5. Enlace, en Montcada i Reixac, de las líneas de Norte con las de MZA.
6. Ramal del Besòs para el enlace de las líneas de Mataró y Granollers.
7. Prolongación del Metro Transversal hasta su enlace con MZA en la estación de Sagrera.
8. Nueva estación en Sant Andreu (Norte) y tercera vía entre ésta y Montcada-Bifurcació.
9. Doble túnel (Norte), para cuatro vías, entre Sant Andreu y Barcelona (estación de la calle Vilanova).
10. Modificación total de las instalaciones de la estación de Barcelona (Norte) y la consecuente del Metro Transversal.
11. Enlace subterráneo de la estación de Barcelona-Término con la línea de Aragón-Sagrera.

¹⁵ PEFB (1933), p. 7.

¹⁶ PEFB (1933), p. 8.

12. Línea de playa del Prat a Castelldefels.
13. Conjunto de obras accesorias y previas a la ejecución del plan completo.
14. Supresión de pasos a nivel aislados.
15. Cubrimiento de la zanja de la calle Aragón.
16. Transformación en subterráneo del tramo del ferrocarril de Sarrià a Barcelona, entre la calle de Muntaner y la estación de Sarrià.

Proyectos complementarios

17. Trazado subterráneo de la línea del Puerto.
18. Línea de Sant Andreu a Montgat por Santa Coloma de Gramenet.
19. Prolongación del Metro Transversal en dirección a Can Tunis.

Uno de los objetivos que el PEFB de 1933 intentaba conseguir era el del equilibrio territorial a nivel local. La ciudad de Barcelona, como ya se ha comentado, había duplicado en 1930 la población de 1900. El crecimiento urbano había tenido lugar, principalmente, en el sector de la ciudad comprendido entre el paseo de Gràcia y la antigua villa de Sants, mientras que en el sector comprendido por los antiguos pueblos de Sant Martí de Provençals, Sant Andreu de Palomar y Horta, dicho crecimiento se había ido produciendo de una manera irregular, limitado por el gran número de vías férreas que atravesaban el territorio y que impedían una continuidad urbana semejante a la del otro sector de la capital barcelonesa. Con la construcción de nuevos trazados ferroviarios, la adecuación de los existentes y la eliminación de las barreras físicas (trincheras y pasos a nivel) se pretendía dar solución a los problemas existentes para la urbanización racional de la parte norte de la ciudad, con la recuperación del eje viario de la avenida Meridiana y la habilitación del nudo de comunicaciones conformado por la plaza de las Glòries Catalanes.

Por otra parte, mediante la ejecución del PEFB se pretendía aprovechar la posición relevante de Barcelona en el contexto de los sistemas generales de transporte en Cataluña y en España, organizando y estructurando el espacio de manera que la capital catalana y su ámbito territorial llegasen a conformar un sistema urbano integrado, junto con el puerto y el aeropuerto. De este modo podía estructurarse de manera óptima la dinámica del proceso de industrialización, mediante la concentración de intercambios internos y externos, al igual que la concentración de servicios y población.

Por último, no hay que olvidar la gran oportunidad que la puesta en marcha de las obras previstas en el PEFB representaba en referencia a la creación de empleo, en una Barcelona castigada por el paro y la crisis económica, tras la finalización de las obras derivadas de la celebración de la Exposición de 1929 y de la construcción del Metro Transversal, entre otros aspectos¹⁷.

“Bajo el punto de vista social, estas obras representan la posibilidad de emplear a más de 2.000 obreros durante un período de 10 años, que se estima necesario para el desarrollo

¹⁷ El paro había aumentado de forma alarmante, ya que de los 45.000 obreros de la construcción existentes en 1931, sólo 11.000 estaban empleados en 1933. Véase Sánchez y Pomés (2001), pp. 283 y ss.

completo del Plan; además en estas obras se emplearían unas 150.000 tm de cemento, que es natural que sea suministrado por las fábricas catalanas; 300 tm de acero en carriles, que deberán ser de producción nacional; 4 millones de ladrillos; 2 millones de toneladas de piedra picotada de nuestras canteras, etc.¹⁸.

Sin embargo, las directrices políticas y económicas de los gobiernos que se sucedieron en España durante el período comprendido entre octubre de 1934 y febrero de 1936, al igual que el inicio de la Guerra Civil y su desarrollo posterior, truncaron la realización de la mayoría de proyectos incluidos en el PEFB de 1933, postergándose algunos de ellos para mejor ocasión, desestimándose otros, y perdiéndose, en definitiva, una nueva y excelente oportunidad de solucionar buena parte de los problemas de crecimiento urbano y de generación de espacios intersticiales y zonas marginales, que tenían lugar en la Barcelona del primer tercio del siglo XX.

7. La evolución de la red de ferrocarril de vía ancha de Barcelona (1941-1992)

Tras finalizar la Guerra Civil en 1939, los años del Gobierno del general Franco, hasta 1975, no comportaron para la ciudad de Barcelona las mejoras en transportes públicos ferroviarios que necesitaba de manera apremiante. La paulatina recuperación industrial y económica de la Barcelona de las décadas de 1940 y 1950 permitió que la ciudad se volviese a convertir en uno de los más importantes centros de atracción de nuevos contingentes de mano de obra. Sin embargo, al llegar a Barcelona, los emigrantes se encontraron con múltiples problemas derivados de la escasez de viviendas a precios asequibles en las que fijar su residencia. En este sentido, la ciudad de Barcelona y sus poblaciones limítrofes no estaban preparadas para el gran movimiento migratorio que se produjo desde mediados de la década de 1950 hasta 1975. Tampoco lo estaba la red de transportes públicos en su conjunto, con una dotación insuficiente de infraestructuras y servicios necesarios para satisfacer la creciente demanda de transportes de la población.

La creación de RENFE en 1941 influyó decisivamente en la evolución posterior de la red ferroviaria barcelonesa, ya que este organismo determinó los proyectos de creación de diversos planes de enlaces ferroviarios para la ciudad entre 1944 y 1970, así como todas las ampliaciones que se fueron llevando a cabo en la red de ferrocarriles de vía ancha de la capital catalana. Dichos planes sólo contemplaron soluciones parciales a los problemas ocasionados por el paso de las líneas de ferrocarril por la ciudad y, como norma, nunca se ejecutaron en su totalidad. Así, mientras se elaboraban con la participación del Ayuntamiento y su discusión se prolongaba en el tiempo, Barcelona iba incorporando nuevo tejido urbano y miles de habitantes recién llegados, cuya demanda de transporte se paliaba en gran medida, a partir de las redes de tranvías, trolebuses y autobuses, allí donde todavía no llegaba la red del metropolitano.

La dinámica de funcionamiento de los servicios ferroviarios de Barcelona, que se hallaban bajo la administración de RENFE, determinó la necesidad de acometer algunos de los proyectos pertenecientes al Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933

¹⁸ LPEFB (1933), p. 10.

(PEFB), que no se habían podido llevar a cabo a causa de la interrupción ocasionada por la Guerra Civil.

De los diecinueve proyectos contenidos en el PEFB de 1933 sólo se llegaron a ejecutar catorce, algunos de los cuales fueron incluidos sucesivamente en los planes de enlaces ferroviarios de Barcelona elaborados en 1944, 1966 y 1969¹⁹. Entre los proyectos que no se ejecutaron, cabe destacar el de la remodelación de la estación de la calle Vilanova (antigua Norte) y sus instalaciones, su conversión en subterránea y la adecuación del apeadero del Arc de Triomf. Este proyecto, que formó parte de los planes de 1966 y 1969 con diversas variaciones respecto al planteamiento original, se llevó a la práctica de manera parcial, aunque la nueva estación subterránea nunca entró en funcionamiento.

Las realizaciones del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1944 comportaron la construcción, bajo la avenida Meridiana, del nuevo túnel de algo más de 4 km de longitud, inaugurado el 27 de octubre de 1948, que eliminaba el trazado en superficie del ferrocarril por dicha avenida y los diversos pasos a nivel existentes hasta pasado el paseo de Fabra i Puig, donde más tarde se empezó a construir la nueva estación subterránea de Sant Andreu Arenal, que sería inaugurada en 1955. Apenas unos meses más tarde, el 16 de enero de 1949, se inauguró el nuevo apeadero de Torrebaró situado entre las actuales estaciones de Sant Andreu Arenal y Montcada-Bifurcació.

Una de las asignaturas pendientes de la capital catalana con respecto a la urbanización definitiva y a la mejora de la circulación de los vehículos en la zona del Ensanche era la calle de Aragón. Por la misma, entre las calles de Castillejos y Casanova, discurría en zanja el trazado ferroviario entre las estaciones de Sants y França desde 1882. Dicha zanja se desviaba de la calle Aragón a la altura del cruce con la calle de Casanova, para continuar por la avenida de Roma hasta la estación de Sants. Las obras de cobertura se iniciaron en enero de 1957, una vez finalizados los trabajos de electrificación del trazado, y se llevaron a cabo por tramos. El edificio del apeadero de Passeig de Gràcia situado en la calle de Aragón se derribó a partir del mes de octubre de 1959, y el 15 de noviembre de 1960 se inauguraron el nuevo apeadero subterráneo situado en el mismo lugar que el antiguo y las obras para cubrir el último tramo de la calle de Aragón que faltaba, concretamente entre las calles de Roger de Flor y Marina; la zanja quedó cubierta completamente en 1961. Con la apertura de la nueva calle de Aragón, que unía transversalmente la avenida de la Meridiana con la calle de Urgell sin circulaciones ferroviarias, Barcelona consiguió una importante mejora en la circulación general de superficie, especialmente en un tramo con gran densidad de tráfico.

A partir de los inicios de la década de 1960, las grandes líneas de actuación respecto al futuro de la red ferroviaria barcelonesa estuvieron destinadas, especialmente, a la creación de dos grandes estaciones ferroviarias en las zonas de las estaciones de Sants y la Sagrera, aprovechando los espaciosos terrenos reservados a servicios de mercancías existentes en las mismas. En 1966 se presentó un nuevo plan de enlaces, que incorporaba la construcción de un nuevo ramal de mercancías entre las estaciones de Castellbisbal y Montcada-Bifurcació, el levante de carriles y la nueva ordenación ferroviaria del puerto

¹⁹ Véase Departamento de Movimiento (1970).

y un nuevo enlace entre las líneas de Vilafranca y Vilanova en las proximidades de Barcelona, así como el establecimiento de una tercera doble vía de enlace entre las instalaciones de RENFE del norte y sur de la capital catalana. Se buscaba mejorar las comunicaciones entre ambas zonas, además de suprimir, de manera definitiva, el paso de mercancías por las líneas que atravesaban Barcelona.

Sin embargo, las necesidades planteadas en la red ferroviaria barcelonesa (y en la catalana en general) por el aumento continuado de la demanda de mayores y mejores servicios de cercanías, largo recorrido y mercancías, determinaron la modificación de algunos proyectos del Plan de 1966, en el intento de mejorar los aspectos inherentes a las dificultades técnicas, en cuanto a la formación de trenes y su circulación dentro de Barcelona, para evitar retrocesos y maniobras innecesarias de las composiciones. De este modo, con fecha 3 de enero de 1969 se presentó el contenido del nuevo Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, que modificaba el de 1966, y que había sido elaborado en colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona.

El Plan de 1969 incluyó una serie de modificaciones de vías y ramales que ya se hallaban presentes en planes anteriores. Entre las más importantes destacaba la desaparición de todas las instalaciones ferroviarias de la línea del puerto, al igual que las estaciones de França, Poblenou y toda la línea de la costa hasta Sant Adrià del Besòs. Esta modificación constituía la base del proyecto urbanístico conocido como Plan Ribera –de cuyo accionariado formaba parte RENFE junto con otras empresas que se habían ido trasladando a nuevos polígonos industriales de la periferia–, que contemplaba la futura urbanización del litoral barcelonés, entre la Barceloneta y el río Besòs, una vez liberado de los usos ferroviarios e industriales. Sin embargo, su ejecución se aplazó debido a la fuerte oposición de los movimientos vecinales, junto con las entidades sociales y culturales del barrio del Poblenou y finalmente no prosperó, adaptándose el proyecto parcialmente para la posterior construcción de la Villa Olímpica.

Algunos de los proyectos presentados y aprobados para la mejora general de la red ferroviaria de Barcelona empezaron a tomar forma durante la década de 1970, período en el que se concretaron muchos de los que se hallaban en ejecución o pendientes de realización parcial o total. En primer lugar, dieron inicio las obras de la que es, actualmente, la estación más importante de Barcelona: la estación de Sants, que en agosto de 1973 se hallaba finalizada en sus partes fundamentales y que acogió, desde 1975, el servicio al aeropuerto del Prat inaugurado el 15 de julio de aquel mismo año y dos años más tarde los trenes procedentes del nuevo trazado ferroviario que enlazaba Sants con la Plaza de Catalunya, inaugurado el 1 de junio de 1977.

La salida y llegada de los trenes de largo recorrido en la nueva estación de Sants se produjo de manera paulatina a partir del 27 de septiembre de 1979, eliminándose dichos servicios de la estación de França. Como complemento a la línea desde Sants al aeropuerto y tras una larga reivindicación de los vecinos de los polígonos de viviendas del Gornal y Bellvitge, ambos en Hospitalet, se inauguró el apeadero de Bellvitge el 10 de marzo de 1977, con lo cual el barrio quedó comunicado directamente por ferrocarril con Sants y el resto de las estaciones de la capital catalana. En otro orden de cosas, el día 13 de agosto de 1973 se había inaugurado la cobertura de la zanja de la avenida de Roma

entre la calle de Urgell y la estación de Sants, con la consiguiente mejora en la circulación viaria de la zona.

Para mejorar las prestaciones y las conexiones de la nueva estación de Sants con el resto de la red, se fueron concluyendo e inaugurando de manera sucesiva dos tramos pendientes: la prolongación del recorrido desde Passeig de Gràcia hasta la estación de la Sagrera, el 30 de mayo de 1970, y el enlace en Montcada de las líneas de Vic, Sabadell y Manresa con la de Girona y Granollers, el 13 de septiembre de 1972. La apertura de los nuevos enlaces ferroviarios posibilitó el cierre definitivo de la estación de Vilanova (Norte), el 24 de septiembre de 1972, y la entrada en funcionamiento del apeadero subterráneo de Clot-Aragó en diciembre del mismo año, clausurándose el apeadero y los trazados en superficie de la estación del Clot, al igual que todas sus instalaciones. Con posterioridad se inauguró, el 7 de septiembre de 1974, un nuevo enlace entre las estaciones de la Sagrera, Sant Andreu Comtal, Poblenou y Sant Adrià del Besòs.

Algunos años más tarde, ya durante la década de 1980, se inauguraron dos obras complementarias muy necesarias para la mejora de la circulación de trenes de mercancías. Así, el 14 de diciembre de 1981 entró en funcionamiento el enlace Hospitalet-Bordeta, que partía de la estación de RENFE de Hospitalet, y habilitaba la comunicación entre las líneas de Vilafranca (Hospitalet) y Vilanova (El Prat). A su vez se construía una nueva línea para el tráfico de mercancías, de 25,5 km de longitud, entre Mollet y Castellbisbal, población ésta última donde conectaba con la línea de Vilafranca del Penedès. Dicha línea se inauguró el día 26 de septiembre de 1982.

El día 7 de octubre de 1986 la ciudad de Barcelona fue escogida como sede de los XXV Juegos Olímpicos de Verano a celebrar en 1992. Si la ciudad necesitaba un revulsivo para emprender las importantes obras de urbanización del litoral y la mejora general de las comunicaciones viarias (construcción del cinturón de ronda), la proclamación como sede olímpica catalizó algunas de las iniciativas pendientes hacia la consecución de muchos proyectos parciales, largamente aplazados, que en aquellas circunstancias excepcionales podían y debían hacerse realidad.

En conexión con las actuaciones llevadas a cabo para la reforma urbana de la zona del litoral barcelonés, el domingo 29 de mayo de 1988 se cerró la estación de França para su remodelación. Un año más tarde, a partir del 28 de mayo de 1989 los trenes procedentes de Girona y Mataró por la línea de la costa dejaron de circular por el trazado entre Sant Adrià del Besòs y la estación de França, haciéndolo por el interior de la ciudad a través del corredor existente entre las estaciones de Sant Adrià del Besòs y Clot-Aragó y, a partir de ésta, por las de Arc de Triomf, Plaça de Catalunya y Sants, donde los trenes procedentes de Girona se dirigían hacia Hospitalet, y los procedentes de Mataró, hacia el apeadero de Bellvitge y el aeropuerto. Este cambio de trazado significó el cierre de la estación de cercanías anexa a la estación de França, que había sido inaugurada en 1964.

Hasta la celebración de los Juegos Olímpicos en 1992 se llevaron a cabo otras actuaciones de mejora para el desarrollo de la red ferroviaria barcelonesa. Así, el día 20 de abril de 1992 se inauguró la remodelación de la estación de França, que comportó la renovación de diversos colectores de aguas residuales de la zona y el soterramiento total

del enlace con la estación del Clot-Aragó en la plaza de las Glòries Catalanes y parcial de las vías entre dicha plaza y la estación de França. Con estas actuaciones se recuperó completamente la circulación viaria en todas las calles afectadas por el antiguo trazado del ferrocarril que funcionaba antes del cierre de la estación de França para su remodelación en 1988.

Durante el período 1940-1992, la lentitud, cuando no la suspensión, en la ejecución de las iniciativas incluidas en los diferentes planes de enlaces, que estaban destinadas a la mejora de la red ferroviaria convencional, determinó que su utilización fuese mínima, con muy poca relevancia en el conjunto del transporte urbano barcelonés. En consecuencia, no fue la red ferroviaria barcelonesa de vía ancha la que absorbió la gran demanda de servicios de transporte que se fue generando a partir de la llegada de los contingentes de inmigrantes a la capital y a las ciudades próximas. Hasta que las líneas del metropolitano alcanzaron a satisfacer buena parte de la demanda de transporte público en la capital, las redes de tranvías y trolebuses primero y, posteriormente, la red de autobuses suplieron la falta de medios de transporte para la prestación de los servicios de transporte público a una población en constante incremento hasta finales de la década de 1970.

Sin embargo, pese a las carencias manifiestas de la red ferroviaria de vía ancha, no fue hasta 1963 cuando se empezaron a diseñar planes de futuro para la ciudad en relación con las líneas ferroviarias de transporte urbano e interurbano. En ese año vio la luz el primer plan de “urgencia” para la prolongación de las líneas del metro barcelonesas, un proyecto ambicioso que terminó como una utopía que sólo llegó a plasmarse en el papel. En base a dicho plan se elaboraron cuatro más entre 1966 y 1985, con los resultados que hoy conocemos. Si en 1940 Barcelona contaba con 15,5 km de metro y líneas suburbanas, en 1969 la red duplicaba la longitud anterior (31,2 km) y en 1979 alcanzaba 54,2 km, en un proceso de crecimiento de la red que en 1992 sumó un total de 77,4 km de líneas de ferrocarril metropolitano dentro de la ciudad, que conectaban con otros municipios cercanos como Santa Coloma de Gramenet, Hospitalet, Esplugues y Cornellà.

Con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos, se materializó la gran operación de reordenación urbana de la fachada litoral barcelonesa, necesaria para poder recuperar las playas y concretar la ansiada apertura completa de la ciudad al mar. Para lograrlo se desmanteló todo el tendido ferroviario que se extendía entre la estación de França y la desembocadura del río Besòs; un tendido ferroviario que, con anterioridad a su desmantelamiento definitivo, podría haber servido de alternativa al paso de los trenes por la estación de Sants en el caso de que hubiese existido un proyecto para el soterramiento de las vías de entrada a Barcelona por el sur. Pero esta propuesta no se tomó nunca en consideración, debido a su elevado coste económico, ni siquiera cuando se construyó el tramo del primer cinturón de Ronda situado en la calle Badal o la nueva estación de Sants, en la décadas de 1960 y 1970.

Por último, cuando se procedió a la construcción del cinturón litoral en los terrenos ya liberados de las vías e instalaciones del ferrocarril de la costa, tampoco se tuvo en cuenta la opción de construir también un túnel subterráneo paralelo para uso del ferrocarril, dotado de dos vías de ancho ibérico y otras dos de ancho internacional. Esta nueva

infraestructura hubiese permitido, además de la descongestión del tráfico ferroviario en el trazado actual bajo la ciudad, el aprovechamiento integral de la estación de França, al estilo de la parisina estación de Orsay. Esta imprevisión endémica de las administraciones públicas ha determinado que la gran regeneración del tejido urbano del litoral barcelonés, emprendida con motivo de la celebración de las Olimpiadas de 1992, no haya producido mayores resultados –en cuanto a mejora de líneas ferroviarias y sus servicios se refiere– que la desaparición de los tendidos de las líneas de la costa y sus estaciones, el cambio de trazados y la reorganización de las líneas de cercanías.

8. Conclusiones

La nueva ciudad de Barcelona, diseñada a mediados del siglo XIX sobre terrenos municipales liberados de la jurisdicción militar, se ha ido construyendo con la persistencia de múltiples problemas urbanos derivados de su condición de plaza fuerte y de la presencia de la ciudadela militar, al igual que del diseño del nuevo ensanche, su imposición estatal frente a las alternativas municipales y sus diversos replanteamientos debidos a la especulación ejercida por los propietarios del suelo urbano. Problemas originados también, en lo que a diseño de infraestructuras ferroviarias se refiere, por los diversos intereses financieros, industriales y comerciales de las compañías ferroviarias, por la cambiante e inestable política estatal y municipal y por la existencia de diversas crisis económicas, cuyos resultados han ido determinando, a lo largo de la historia de la ciudad, numerosos altibajos económicos, industriales y comerciales. En este mismo sentido, la imprevisión manifiesta de las administraciones y organismos públicos encargados de llevar a cabo las grandes obras de transformación y creación de las infraestructuras de transporte necesarias para la ciudad, junto con la falta de capitalización, ha contribuido en gran medida al trazado actual de la red de transportes públicos ferroviarios de Barcelona.

El gran número de proyectos diseñados para ordenar la red ferroviaria de vía ancha de la ciudad de Barcelona desde 1848 hasta hoy, al irse implementando de manera parcial, no ha sido suficiente para lograr el diseño eficiente de dicha red. Este lastre secular en la situación de las infraestructuras del transporte ferroviario, que se ha ido acumulando durante más de quince décadas, ha determinado que algunos de los errores de antaño, cuya solución se fue postergando *sine die* a lo largo del siglo XX y sigue postergándose en la actualidad, conformen buena parte de los múltiples problemas con los que se encuentran a diario miles de ciudadanos, que utilizan el ferrocarril como medio de transporte en Barcelona y en las poblaciones de su área metropolitana.

Bibliografía

- AJUNTAMENT DE BARCELONA (1933): “Els enllaços ferroviaris de Barcelona (Extracte del projecte)”, *Gasetta Municipal*, nº 26, p. 663-671.
- ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael (2007): “Los enlaces ferroviarios de Barcelona de 1933”, *Vía Libre*, núm. 508, pp. 83-85, y 509 y 83-85.
- ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael (2010): “El ferrocarril y su relación con la ampliación del puerto de Barcelona durante el siglo XIX”, *TST*, nº 19, pp.90-111.
- ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael (2015): *El ferrocarril en la ciudad de Barcelona (1848-1992): desarrollo de la red e implicaciones urbanas*. Colección: Historia Ferroviaria, núm. 14, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- ARXIU HISTÒRIC DE LA CIUTAT DE BARCELONA (1907): *Proyecto de Enlaces de la zona de Ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados*. Léon Jaussely. Documento mecanografiado.
- CERDÁ, Ildefonso (1855): “Memoria del Anteproyecto de Ensanche de la ciudad de Barcelona”, en *Teoría de la construcción de las ciudades. Cerdá y Barcelona*. Ministerio para las Administraciones Públicas. Secretaría General Técnica, Madrid. Instituto Nacional de Administración Pública: Ajuntament de Barcelona / Ayuntamiento de Madrid, 1991, 2 vols., vol. I, pp. 62-63.
- DEPARTAMENTO de Movimiento (1970): *Los enlaces ferroviarios*. 2 vols., vol. I, capítulo 2, “Enlaces ferroviarios de Barcelona”; apartados 2.1 a 2.6 (varias páginas sin numerar). Biblioteca Ferroviaria, IIF 1346.
- MAGRINYÀ, Francesc (1994): “L’Avantprojecte de Docks de 1863: una proposta d’urbanització del ferrocarril per a Barcelona”, en *Cerdà. Urbs i Territori. Una visió de futur*. Catálogo de la Exposición Cerdà, Urbs i Territori,, (2ª ed.) 2002, pp. 225-254, Editorial Electa, Madrid.
- PASCUAL DOMÉNECH, Pere (1999): *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1989)*. Ediciones de la Universidad de Barcelona, Barcelona.
- REYES, Fernando (1917): *La clave de la red del Nordeste o Corta Ferroviaria de la Bordeta al Clot*. Publicaciones de la Asociación de Ingenieros Industriales de Barcelona. Auber y Pla Impresores, Barcelona.
- SALMERÓN BOSCH, Carles (1992): *El Metro de Barcelona (I)*. Editorial Términus, Barcelona.
- SÁNCHEZ, Alicia y POMÉS, María (2001): *Historia de Barcelona. De los orígenes a la actualidad*. Editorial Óptima, Barcelona.