



El ferrocarril en la ciudad de Barcelona (1848-1992): desarrollo de la red e implicaciones urbanas

Autor: Rafael Alcaide González
Editorial: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2015,
(Colección de Historia Ferroviaria, 14)
ISBN: 978-84-943462-1-7
Páginas: 286

Este libro que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles tuvo el año pasado el acierto de publicar (entiéndase la frase en su sentido metafórico pero también literal) recoge y resume la tesis doctoral que su autor presentó cinco años antes en la Universitat de Barcelona para la obtención del grado de Doctor en Geografía, bajo la dirección de Horacio Capel. Tuvo entonces su trabajo un título bastante parecido al del libro que ahora reseño aunque se ocupó de un marco cronológico algo más amplio: El ferrocarril en Barcelona 1848-2010. Desarrollo, implicaciones urbanas y perspectivas para el siglo XXI.

En su monografía Alcaide presenta una perspectiva tan novedosa como necesaria. Y es que la ha concebido con un enfoque que puede interesar tanto a los estudiosos de la historia ferroviaria como a quienes se interesan por la historia urbana (en este caso, de Barcelona). Digo novedosa porque, en tanto que estudio de historia ferroviaria, la perspectiva adoptada resulta complementaria al enfoque de otros trabajos realizados sobre Cataluña. Estudios como el de Pere Pascual en torno a la construcción y financiación de la red ferroviaria en el conjunto de Cataluña, por citar el más destacado.

Como buen geógrafo Alcaide ha pretendido, en su caso, centrarse en la relación entre ferrocarril y ciudad. O, si se prefiere, entre los ferrocarriles y la ciudad de Barcelona. Podría parecer un objeto de estudio bastante acotado. Y en cierta manera lo es. Lo es en la medida que Alcaide se ocupa de una ciudad concreta; pero no lo es, en absoluto, si tenemos en cuenta el amplio marco temporal del libro, que va desde 1848 hasta 1992. El autor ha construido, de hecho, su monografía siguiendo un eje eminentemente cronológico. Un planteamiento que le ha obligado a recorrer las principales transformaciones en la historia urbana de la capital catalana durante un siglo y medio. Y a presentar el papel jugado por el ferrocarril en dichos cambios. Se trata, en definitiva, de un trabajo concebido desde un enfoque eminentemente geográfico (preocupado, por lo tanto, por cuestiones relativas al espacio, a un espacio concreto) al que se le ha sumado un planteamiento histórico o, si se prefiere, historiográfico. Un libro, por cierto, que recoge, como apunta el propio autor en su introducción, “el fruto de más de dos décadas de investigación” (p. 13).

El objeto de estudio de Alcaide ha sido, como digo, Barcelona. Y su punto de partida 1848; el año en que se inauguró, partiendo precisamente de la capital catalana, la primera línea ferroviaria de la España peninsular. No hay que olvidar que Barcelona era entonces una localidad con unas características particulares. Era, de entrada, la ciudad con mayor concentración obrera de todo el sur de Europa. Contaba con una clase obrera que vivía y trabajaba en un espacio relativamente reducido y merced al éxito de un proceso de industrialización acelerado. La estructura de clases de Barcelona la convertían, por lo tanto, en una ciudad muy particular en el seno del panorama español. Una ciudad moderna, si se quiere utilizar dicho concepto. Una ciudad en la que el conflicto social surgido entre las clases nacidas con la modernidad (a veces latente, a veces explícito) marcaba entonces la vida urbana. Pero Barcelona era también el espacio en el que una burguesía triunfante, poderosa, construía los diferentes instrumentos que debían expresar dicho poder. Era la ciudad del Liceo, un teatro privado financiado por esa misma burguesía. Un teatro inaugurado en 1844 y por lo tanto construido de manera casi paralela a la de la primera línea ferroviaria peninsular. Y era también la ciudad en la que empezó a operar el primer banco comercial español no oficial, el Banco de Barcelona. Una entidad que hoy conocemos mejor gracias a los trabajos de Yolanda Blasco y de Carles Sudrià y que abrió sus puertas también en 1844.

El libro de Alcaide empieza, precisamente, con una sucinta descripción de la capital catalana en los años inmediatamente anteriores a la llegada del ferrocarril (prestando especial atención a los discursos higienistas y a la existencia de otros siste-

mas de transporte e la ciudad). Y sigue analizando el proceso de construcción de las primeras cinco estaciones ferroviarias de Barcelona (levantadas entre 1848 y 1863), correspondientes a otras tantas líneas y empresas ferroviarias, poniendo de relieve la ausencia total de planificación al respecto. A partir de ese primer epígrafe y en otros siete capítulos más, Alcaide va describiendo y analizando la ubicación de líneas y estaciones en Barcelona así como su compleja relación con la trama urbana de una ciudad que no dejó de crecer, tanto en volumen de población como en extensión, a lo largo del período analizado.

En ese sentido, tiene un particular interés la descripción que hace del papel que jugó el ferrocarril en los proyectos que buscaron articular mejor los diferentes barrios de la capital catalana tras la agregación de los otros municipios del llano de Barcelona, habida en 1897. No se olvida tampoco, por cierto, de hablar, aunque de forma tangencial, de los otros medios de transporte que estuvieron al servicio de los barceloneses (como la red de tranvías, los aeródromos, el funicular de Montjuïc y el aéreo del puerto). Y en la medida además que Barcelona era y es una ciudad portuaria, Alcaide se ha ocupado también y de forma algo más extensa de detallar la compleja relación entre el ferrocarril y el puerto de la capital catalana, detallando no sólo los cambios habidos en la infraestructura portuaria sino también los numerosos proyectos elaborados al respecto que no llegaron a realizarse. En general, uno de los elementos que añaden más valor a su trabajo son precisamente sus análisis sobre los múltiples proyectos que se redactaron y propusieron pero que no se llegaron a ejecutar (no sólo en el plano portuario sino en general también en los planos ferroviario y de planificación urbana de Barcelona),

mostrando una querencia especial por el Plan de Enlaces de Leon Jaussely, del que hace una larga y detallada descripción.

Entrados en el siglo XX, el trabajo de Alcaide se ocupa *in extenso* de las dos primeras líneas de ferrocarriles suburbanos, origen de la red de metro de la ciudad. Y se ocupa también de describir y analizar los sucesivos estudios de planificación registrados en el sector, antes y después de la guerra civil, como los sucesivos Planes de Enlaces Ferroviarios de 1933, de 1944 y de 1966 (con su modificación de 1969) o los Planes del Metro de 1966, 1971 y 1974, que permitieron ampliar significativamente las líneas del ferrocarril suburbano. Un interés especial me merece la atención que presta al llamado Plan de Ribera, un ambicioso plan proyectado en el tardo-franquismo, el cual generó una amplia oposición política y social y que no pudo ser aplicado, en primera instancia, ni en el franquismo ni durante la transición. Alcaide pone de relieve como más adelante la tecnocracia socialista que gobernaría el Ayuntamiento de la ciudad en los años 1980 y 1990 retomó precisamente aquel proyecto del franquismo para hacerlo realidad al calor de los fastos previos a las Olimpiadas de Verano de 1992, un acontecimiento que marca el final del libro. Uno de tantos proyectos materializados por los alcaldes Serra y Maragall que fueron cariñosamente adoptados como legado o herencia del porciolismo.

En general, el libro de Alcaide es un trabajo minucioso en el que prima su amor por el detalle (como sucede, por ejemplo, cuando nos da cuenta del largo litigio habido entre el Ayuntamiento y la compañía concesionaria por la ubicación de la estación de la Riera d'en Malla) y en el que muestra también su querencia por la

precisión. Precisión en fechas, precisión en nombres y, por supuesto, precisión en la ubicación concreta de las líneas y estaciones, realizadas o no. El resultado final ha sido un libro enciclopédico, que muestra un grado de erudición notable, en el que el lector puede llegar a sentirse apabullado por el volumen de información manejado. Cabe señalar que en determinados pasajes del libro, su autor no esconde su espíritu crítico, siendo capaz de ofrecer una valoración muy personal sobre alguno de los hechos que explica. Y aunque lo hace en un marco esencialmente académico, no rehúye ofrecer sus valoraciones, aunque pudieran resultar polémicas.

Quiero señalar, por último, que hay un aspecto que me parece mejorable. Hablo de un aspecto menor, propiamente formal, pero a mi juicio igualmente importante. En el apartado de "Bibliografía" se recogen todo tipo de publicaciones consultadas por el autor en su proceso de investigación. Así, se incluyen por igual libros, capítulos de libro o artículos de revistas académicas (o sea, todas las fuentes secundarias consultadas) así como también un amplio conjunto de fuentes primarias, impresas o manuscritas, entre las que destaco diferentes informes y proyectos (conservados en archivos diversos, como el Archivo Histórico Ferroviario o el del Puerto de Barcelona) así como referencias hemerográficas relativas a notas o noticias específicas (de un día en concreto) extraídas de medios de prensa como La Vanguardia o el Diario de Barcelona. Y se incluyen también los vínculos de enlace a determinadas páginas en línea consultadas por el autor. Entiendo que lo correcto hubiese sido agrupar todas esas referencias en, al menos, dos apartados: uno propiamente bibliográfico al menos otro más que debía haber servido para recoger las referencias

a la documentación de archivo consultada. Eventualmente, las notas de prensa o las páginas web podrían agruparse en otros dos apartados específicos.

Sea como fuere, ese pequeño aspecto propiamente formal no desmerece el notable valor de un trabajo ingente que, además de su aportación por las ideas expresadas por su autor, está llamado a convertirse en un libro de referencia en su condición de fuente de múltiples y útiles referencias sobre el objeto de su estudio, o sea, la relación entre el ferrocarril y la ciudad de Barcelona en los siglos XIX y XX.

Martín Rodrigo y Alharilla

Universitat Pompeu Fabra