

EL PLAN DE ENLACES FERROVIARIOS DE BARCELONA DE 1933: UN HITO EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

Rafael Alcaide González.

Programa de Doctorado de la Universidad de Barcelona.

Introducción

Tras la inauguración de la primera línea de ferrocarril peninsular entre Barcelona y Mataró en 1848, la construcción y configuración de los nuevos trazados ferroviarios, al igual que la ubicación en diferentes lugares de la ciudad de las estaciones término de las compañías ferroviarias que operaban en la capital catalana, determinaron que Barcelona, a finales del siglo XIX, estuviese rodeada por un cinturón ferroviario que entorpecía el pleno desarrollo urbanístico del Plan de Ensanche diseñado por Ildefonso Cerdá entre 1855 y 1863.

Uno de los primeros intentos para solucionar el problema consistió en la inauguración, en octubre de 1882, del primer enlace ferroviario de Barcelona, mediante una rasa a través de la calle Aragón, que comunicaba entre sí las líneas de Barcelona a Francia por Figueres y de Barcelona a Tarragona pertenecientes a la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF), cuya estación término era la denominada Barcelona-2 (actual estación de Francia).

Sin embargo, a principios del siglo XX, la ampliación de las instalaciones y los trazados de los ferrocarriles barceloneses —debida fundamentalmente al continuado incremento de las circulaciones ferroviarias—, motivó en primer lugar, la proliferación de pasos a nivel, especialmente en aquellas calles con mayor afluencia de tráfico de vehículos y personas y, en segundo lugar, toda una serie de problemas de discontinuidad urbanística y de incomunicación vecinal, ya que en algunos lugares de la ciudad como la plaza de las Glorias, las barriadas del Clot y la Sagrera, la avenida Meridiana o el corredor ferroviario que conforma el acceso sur de Barcelona a través del barrio de Sants, la circulación de los trenes se efectuaba (y en algunos casos todavía se efectúa) a nivel de calle.

El Plan de Enlaces Ferroviarios de 1933: Antecedentes históricos y análisis de sus contenidos.

Mediante la elaboración del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933 (en adelante PEFB) por una Comisión compuesta por el Ayuntamiento de Barcelona, el Ministerio de Obras Públicas, la Junta de Obras del Puerto de Barcelona y las compañías de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (en adelante MZA), de los ferrocarriles del Norte de España (en adelante NORTE) y del Metropolitano Transversal, se intentó poner fin a una situación insostenible de caos circulatorio y de indefinición urbanística en la ciudad, a partir de diversas e interesantes propuestas para la mejora de los accesos y las circulaciones ferroviarias, 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.

“Los problemas más graves se concentraban en la parte derecha del Ensanche, por las vías que la atraviesan y por lo pasos a nivel del terreno que se crean. El trazado ferroviario de levante, sumando sus efectos al parque de la Ciudadela, creaba una barrera definitiva a la expansión de la ciudad (...) Si las vías que partían de la estación del Norte continuaban por la Meridiana, las que salían de la estación de Granollers discurrían por la calle del Clot y disponían de unos enormes talleres al lado de la plaza de las Glorias. La parte situada al noreste de la calle de Marina, entre la Gran Vía y la calle de Pujadas se convirtió en una frontera infranqueable. La plaza de las Glorias, centro teórico de la nueva ciudad del Ensanche, quedó sacrificada durante décadas como núcleo de vías de ferrocarril, de carreteras y de talleres.” (Montaner, (1994), p. 125-126)

Por otra parte, en dicho Plan de Enlaces se establecían nuevos trazados ferroviarios, destinados a mejorar de manera notable las comunicaciones entre Barcelona y los municipios más cercanos a su ámbito territorial.

Para la redacción del PEFB de 1933 se creó, mediante Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 24 de marzo de 1933, la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, compuesta por los siguientes representantes de cada una de las administraciones y compañías ferroviarias implicadas:

Por el Estado: José Cabestany, Joaquín García Muñón y Fernando Reyes.

Por la Generalitat de Catalunya: Federico Turell.

Por el Ayuntamiento de Barcelona: Luís Jara.

Por la Junta de Obras del Puerto de Barcelona: José Manuel Jáuregui.

Por la Compañía del NORTE: Enrique Graset y Faustino Villamil.

Por la Compañía MZA: Julio Nogués y Francisco Bonal.

Por la Compañía del Metropolitano Transversal: Francisco Planell.

Presidente: José Cabestany

Secretario: Fernando Reyes.

La elaboración de los proyectos contenidos en el PEFB de 1933 no resultó una tarea fácil para los miembros de la Comisión, que tuvieron que partir de una situación compleja tanto a nivel empresarial, donde se conjugaban los múltiples intereses comerciales de las compañías ferroviarias, como a nivel político, de forma de poder lograr la financiación necesaria de las tres administraciones implicadas en la elaboración del Plan y en su consecución. A todas estas dificultades cabe añadir la complejidad física del entramado ferroviario de la ciudad de Barcelona, consecuencia directa de un desarrollo inicial de los trazados ferroviarios absurdo que, caótico y acorde con las necesidades de las primitivas compañías ferroviarias, había perdido funcionalidad con el aumento de la población, el crecimiento urbano y la dinámica constructiva de una ciudad moderna en continua expansión.

Antecedentes históricos: la formación de la red ferroviaria barcelonesa

Desde la inauguración de la primera línea de ferrocarril de la España peninsular en 1848, entre Barcelona y Mataró, habían transcurrido más de ochenta años, durante los cuales se habían producido profundos cambios en la morfología urbana de la capital catalana.

En lo que respecta a la cuestión estrictamente ferroviaria, la superficie del término municipal de Barcelona se hallaba surcada por cinco líneas de ferrocarril de vía de ancho español (1,668 m) repartidas entre dos compañías ferroviarias. Pertenecían a la compañía MZA las líneas que penetraban a Barcelona por el sur, procedentes de Tarragona por el interior y por la costa, y que atravesaban la ciudad desde Sants a la estación de Francia por la zanja de la avenida de Roma, que continuaba por la calle Aragón y que, en la plaza de las Glorias, se dirigía hacia la estación de Francia. También eran propiedad de MZA la línea que desde el Prat llegaba a la estación de Francia bordeando la montaña de Montjuïc por el litoral, atravesando el puerto; la línea que partía de la estación de Francia con destino a Mataró y Gerona por el litoral y, por último, la línea que partiendo de la estación de Francia se dirigía hacia Granollers, atravesando los barrios del Clot, la Sagrera y Sant Andreu.

La compañía NORTE poseía dos líneas. La más importante, que se bifurcaba en Montcada i Reixac, hacia Sabadell, Manresa y Lérida y hacia Vic y Ripoll, partía de la estación de la calle de Vilanova, en la zona del Arco de Triunfo, recorriendo toda la avenida Meridiana en superficie hasta los barrios de Sant Andreu y la Torre del Baró; la segunda línea era subterránea y recorría por el mismo túnel del Metropolitano Transversal el trazado comprendido entre la estación de la calle de Vilanova y la plaza de Cataluña. Lo que se podría definir como el nudo de conexión y los cruces, entre algunas de las diferentes líneas ferroviarias que se han mencionado, se situaban en la zona de la plaza de las Glorias, con la consiguiente alteración del tránsito de personas y vehículos originada por los numerosos pasos a nivel que se habían ido construyendo en las principales vías de comunicación de la zona, como la Gran Vía, la avenida Diagonal o la carretera de Ribes, entre otras. (Al respecto de la formación de la red ferroviaria barcelonesa, véase ALCAIDE GONZÁLEZ, R. 2005).

En cuanto a los ferrocarriles suburbanos de vía estrecha, se contabilizaban dos líneas. La primera, de ancho internacional (1,435 m) correspondía a la Compañía del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona (FSB) que tenía su estación término en la plaza de Cataluña, y que comunicaba Barcelona con Sabadell y Terrassa mediante un trazado en túnel recién inaugurado que terminaba en la calle de Muntaner, siguiendo por la Vía Augusta hasta la estación de Sarrià en superficie. La segunda línea, de ancho de vía métrico, era propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Catalanes (FCC) y comunicaba Barcelona con Martorell, Igualada, Manresa y Berga. Su estación término se situaba en la plaza de España, recorriendo en túnel el trazado entre esta estación y la de Magòria, situada en el barrio de la Bordeta, donde volvía a la superficie para adentrarse en el municipio de Hospitalet. A dicha línea pertenecía también el ramal que se dirigía al puerto de Barcelona a través de los barrios del Port y Can Tunis, y que se utilizaba principalmente para el transporte de mercancías, especialmente sales potásicas.

Por último, prestaban servicio en Barcelona capital dos líneas de ferrocarril metropolitano. La primera perteneciente a la Compañía del Gran Metropolitano de Barcelona, cuyo trazado, perpendicular al mar, transcurría íntegramente en túnel desde la plaza de Lesseps situada al N de la ciudad hasta la Rambla (Liceo), con un ramal que se iniciaba en la estación de Paseo de Gracia-Aragón, se dirigía hacia la plaza de Urquinaona y terminaba en la plaza del Ángel de la Vía Layetana (estación de Jaime I), cercana al puerto y a la estación de Francia de MZA. La segunda línea de ferrocarril metropolitano, transversal a la anterior y paralela a la línea de costa, pertenecía a la Compañía del Ferrocarril Metropolitano (Transversal) de Barcelona y su trazado se iniciaba en la estación en superficie de Santa Eulalia en Hospitalet para, una vez en el barrio de Sants, discurrir en túnel hasta la estación de Marina, cercana a la plaza de las Glorias y a la estación de la calle Vilanova (NORTE). Esta línea se había concebido en principio como un enlace ferroviario subterráneo entre dicha estación y la de la Bordeta (MZA), por lo que estaba dotada de vía de ancho ibérico (1,668 m), mientras que la correspondiente al Gran Metro disponía de vía ancho internacional (1,435 m).

Anteriormente a la confección del PEFB de 1933, habían tenido lugar otras actuaciones en materia de enlaces ferroviarios en el territorio municipal de la capital catalana, como resultado de las diferentes fusiones comerciales de las compañías ferroviarias que operaban en Barcelona. Así, tras un largo y apasionado debate ciudadano y político la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF) construyó, a lo largo de la calle de Aragón, un trazado en zanja que comunicaba la estación de Sants con la del paseo de la Aduana (posteriormente estación de Francia). 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, la antigua estación de la Riera d'en Malla, origen de la línea de Barcelona a Martorell, fue derribada a principios de 1884.

Algunos años más tarde, como resultado de la absorción por parte de la TBF de la línea de Vilanova y Valls, que había pertenecido a la Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona, se inauguró, el 15 de junio de 1887, 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 línea de Vilanova, pasando por la calle de Aragón, hacia la estación del paseo de la Aduana de TBF.

Con la llegada del nuevo siglo tuvieron lugar nuevas intervenciones en los trazados ferroviarios de la capital barcelonesa. En 1902 se inauguró el apeadero de Paseo de Gracia en su cruce con la calle de Aragón. Por las mismas fechas se completó 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 Francia y Poblenou, y dispuso, a partir de 1913, de una estación de pasajeros denominada Barcelona-Puerto. Posteriormente, el proyecto de la nueva estación de Sants y el cambio de nivel de sus instalaciones entre las calles de Muntaner y Badal, la inauguración de las estaciones de mercancías del Morrot y la Sagrera, la transformación en subterráneo del tramo del ferrocarril de Sarriá a Barcelona comprendido entre la plaza de Cataluña y la calle de Muntaner y la construcción de las líneas del ferrocarril metropolitano, entre otras actuaciones, completaron el complejo entramado ferroviario existente en la ciudad de Barcelona a principios de la década de 1930. Una situación que se había vuelto insostenible y que imposibilitaba, por una parte, “el desarrollo racional de las urbanizaciones y limitaba, por otra parte, considerablemente, el rendimiento de la explotación de los ferrocarriles que llegaban a Barcelona, con evidente perjuicio para las propias empresas, para el movimiento de la población y para la industria y el comercio de la región.” (PEFB (1933), p. 3)

Análisis de los contenidos del PEFB de 1933

La situación de las líneas ferroviarias que atravesaban el término municipal de Barcelona demandaba un conjunto de actuaciones tan urgentes como necesarias, destinadas a lograr la plena urbanización de la parte de la ciudad comprendida aproximadamente entre la actual calle de Marina y el río Besòs; en la práctica, dicho sector de Barcelona, se correspondía con el antiguo término municipal de Sant Martí de Provençals, anexionado a Barcelona en 1897.

“Calles muy importantes hállanse cortadas por pasos a nivel, que estrangulan el tráfico urbano; una avenida de primer orden, como la de Aragón, aparece seccionada por la trinchera del ferrocarril, y en sitio céntrico de la capital, los vastos terrenos de la estación del Norte imposibilitan proyectos urbanísticos de evidente conveniencia. Estas deficiencias podrían ser corregidas completando la electrificación de las líneas, lo que permitiría el curso subterráneo de todas ellas y la unión del Metropolitano Transversal, ya enlazado a las compañías del Norte, con las de Madrid a Zaragoza y Alicante, centralizándose los servicios de viajeros bajo la plaza de Cataluña” (PEFB (1933), p. 4)

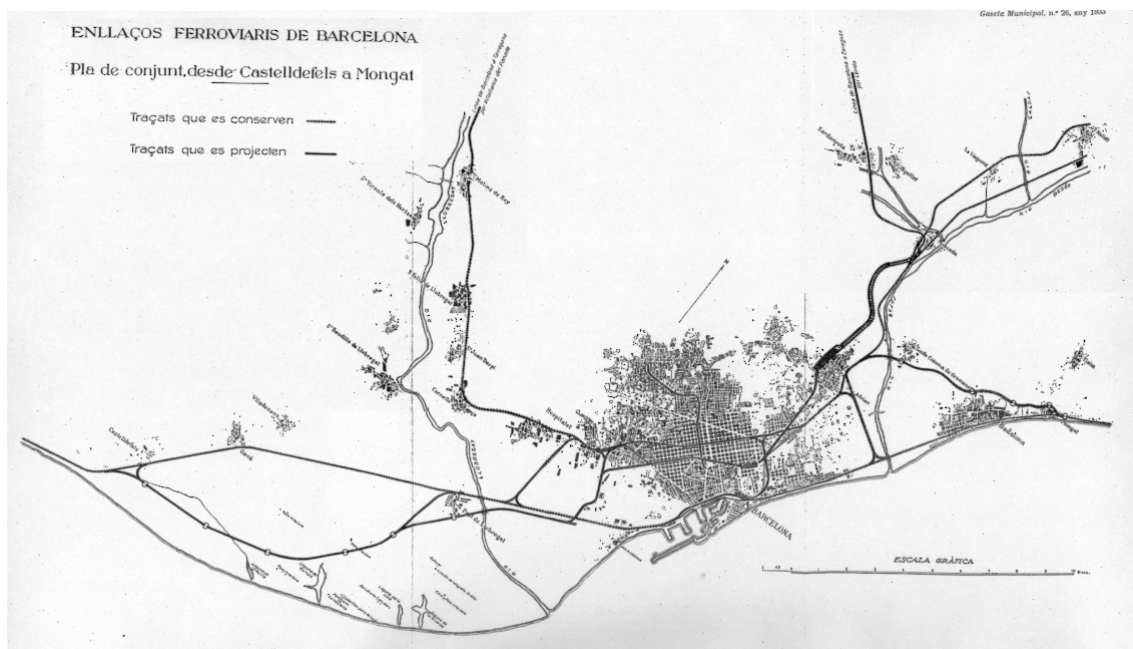


Figura nº 1. Mapa general del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933.
Fuente: PEFB, 1933.

El PEFB de 1933 fundamentaba sus diversas realizaciones en la consecución de dos grandes objetivos. El primero, 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.

“La necesidad urbana cada día más sentida, y cada vez más apremiante, de suprimir los pasos a nivel por la grave obstrucción que producen a la circulación creciente por arterias importantes de la ciudad, impone la desaparición de las líneas férreas superficiales que la cruzan en zonas que, si al construirse las líneas estaban despobladas, hoy quedan enclavadas dentro del radio intensamente edificado, y constituyen por ello, además, una dificultad invencible para la urbanización definitiva de las mismas.” (PEFB (1933), p. 6)

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, 16 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” (PEFB (1933), p. 7)

Dichos proyectos, cuyos estudios fueron elaborados por la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, como ya se ha apuntado con anterioridad, fueron los siguientes:

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 Rexach, 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-Bifurcación.
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.
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 rasa 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.

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

En los planos que acompañan al PEFB, especialmente el que se reproduce en la Figura nº 2 de este artículo, se describen de una manera más gráfica y ampliada los proyectos que se han enumerado líneas atrás. Dichos proyectos, agrupados mediante criterios de complementariedad y proximidad, son los que se detallan a continuación.

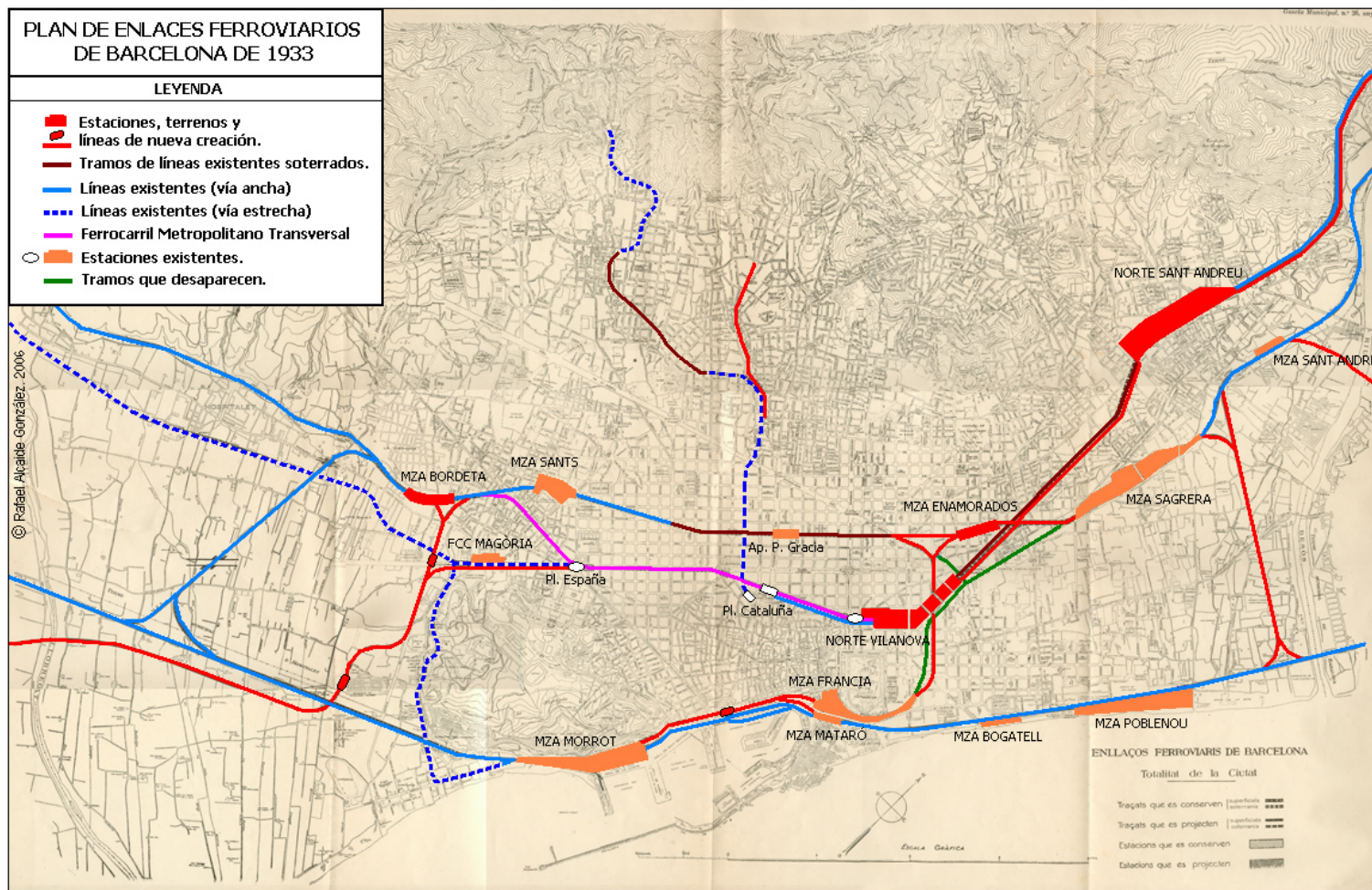


Figura nº 2 Mapa de los proyectos del PEFB de 1933 referentes a la ciudad de Barcelona.
 Fuente: PEFB, 1933 y elaboración propia

a) Entronque de las líneas del Metropolitano transversal y MZA en la Bordeta. Prolongación de la línea del Metropolitano transversal desde la Bordeta a Can Tunis. Construcción de la nueva línea entre Barcelona y Castelldefels.

La adecuación de la conexión de las líneas ferroviarias de MZA con las del Metropolitano Transversal en la Bordeta suponía, en primer lugar, la remodelación y ampliación de las instalaciones de las estaciones de las dos compañías, en la zona urbana situada entre las cocheras del Metropolitano Transversal en Hospitalet y la calle de Badal en Barcelona. En segundo lugar, dicha ampliación comportaba la construcción de un nuevo trazado en forma de Y que enlazaba las líneas de MZA con la prolongación prevista del Metropolitano Transversal hacia Can Tunis. Dicha prolongación, que en los planos forma parte de la nueva línea proyectada entre Barcelona y Castelldefels, se efectuaba mediante trazado subterráneo por la calle de Badal y el paseo del Puerto Franco, hasta el grupo de viviendas de Eduardo Aunós, al que rodeaba por su parte superior, para atravesar posteriormente bajo las vías de la línea de MZA entre El Prat y el puerto barcelonés. A partir de este punto, la línea afloraba a la superficie para dirigirse hacia el sur hasta la población del Prat de Llobregat. Por último, se proponía la ampliación del trazado subterráneo entre la plaza de España y la estación de Magòria de las líneas de Ferrocarriles Catalanes, para ubicar el nuevo tramo, entre dicha plaza y la prolongación del Metropolitano Transversal hacia Can Tunis, de la línea entre Barcelona y Castelldefels.

b) Nuevo trazado subterráneo de la línea del puerto de Barcelona.

Dicho trazado tenía su inicio en la estación de mercancías del Morrot, dirigiéndose, bajo el Paseo de Colón donde se bifurcaba en dos ramales, hacia las estaciones de Francia y Mataró, separadas por la avenida Icaria. Su construcción y puesta en servicio, aunque no era un proyecto de los considerados necesarios, implicaba, además, la remodelación de la red ferroviaria de servicio interior del puerto y sus conexiones con las líneas en funcionamiento, todo ello ligado a la intención de agilizar las circulaciones que ya se venían efectuando en superficie y que estaban limitadas por las velocidades y por los períodos del día en que se hacía posible la circulación de los trenes.

c) Cobertura de la rasa de la calle Aragón entre las calles de Urgel y avenida Diagonal. Construcción de la prolongación subterránea de enlace de las líneas de MZA hacia la estación de Sagrera, por las calles de Aragón y Enamorados. Nueva estación de Enamorados, de MZA. Construcción del enlace entre las líneas del Metropolitano transversal y MZA en el Clot.

La cobertura de la rasa de la calle Aragón implicaba la previa electrificación de todas las líneas de MZA, la supresión del edificio del apeadero del paseo de Gracia en superficie y la construcción de un nuevo apeadero subterráneo. De este modo, dado el progresivo incremento que experimentaba el parque de vehículos barcelonés y la creciente demanda de transporte en general, se podía recuperar para la circulación

rodada una de sus calles más anchas del Ensanche, que atravesaba por completo la ciudad, de poniente a levante.

La construcción de la prolongación subterránea de enlace de las líneas de MZA por la calle de Aragón y Enamorados hasta la estación de Sagrera, implicaba diversas actuaciones secundarias. La primera de ellas la construcción de un nuevo ramal subterráneo de enlace entre la calle Aragón y la calle de Padilla, del que se hablará en otro apartado. Superado este enlace, en dirección a Sagrera, la segunda actuación implicaba la construcción de una nueva estación subterránea bajo la calle de Enamorados. En esta estación se llevarían a cabo los enlaces entre las circulaciones procedentes de las estaciones de la Sagrera y Sants y las provenientes de la estación de Francia. La tercera actuación implicaba, superada la nueva estación de Enamorados en dirección a la de Sagrera, la construcción del enlace del nuevo tramo del Metropolitano Transversal (que se tenía que construir en túnel bajo la avenida Meridiana), con las líneas de MZA en el Clot. Tras este último enlace, la prolongación subterránea afloraba a la superficie poco antes de finalizar, a la entrada de la estación de Sagrera.

Todas las actuaciones mencionadas comportaban, en primer lugar que, tras prolongarse bajo la avenida Meridiana la línea del Metropolitano Transversal desde la estación de Marina hasta la estación de Sant Andreu (NORTE), dicha línea quedase habilitada en su totalidad como nuevo enlace ferroviario entre las estaciones de Sagrera y la Bordeta y, en segundo lugar, la remodelación urbana y la recuperación para la ciudad de todo el sector afectado por dichas actuaciones, que se comentará al tratar de las instalaciones de la estación de Vilanova (NORTE).

d) Túnel de enlace de la estación de Francia con la calle de Aragón y la estación de Enamorados por la calle de Padilla. Transformación de la estación de Vilanova (NORTE) y todas sus instalaciones en subterráneas. Soterramiento de las líneas de NORTE que discurren por la avenida Meridiana entre las estaciones de Vilanova y Sant Andreu. Adquisición de nuevos terrenos para la remodelación de la estación y de las instalaciones ferroviarias de Sant Andreu (NORTE). Prolongación subterránea del Metropolitano Transversal desde la estación de Marina hasta Sant Andreu.

El enlace subterráneo proyectado a través de la calle Padilla, que pasaba bajo las líneas ferroviarias de NORTE y del Metropolitano transversal, comportaba la construcción de un túnel de doble vía, entre las calles de Villena y Aragón, y tenía como misión principal enlazar la estación de Francia con el nuevo recorrido establecido entre las estaciones de Sants y la Sagrera. Por otra parte, su construcción permitía suprimir tanto los trazados como los pasos a nivel de las líneas en superficie de Barcelona-Término al Apeadero de Paseo de Gracia (línea de Tarragona y Zaragoza), y la que, arrancando de la anterior en la bifurcación del Clot, se dirigía a Sagrera (línea de Granollers), ambas pertenecientes a MZA.

Quizá la actuación más importante de todo el PEFB de 1933 era la correspondiente a la transformación integral de la estación de Vilanova (NORTE) y de todas sus instalaciones en subterráneas, al igual que las líneas que partían de dicha estación hasta

la de Sant Andreu y que discurrían por la avenida de la Meridiana en superficie. Como se puede observar en la figura nº 3, la estación de Vilanova, sus instalaciones en superficie y las líneas de MZA impedían de manera notable el avance de la urbanización hacia la parte más oriental de la ciudad, constituyendo una barrera que rompía la continuidad urbana y generaba un elevado número de espacios intersticiales y marginales, derivados de la tremenda servidumbre de terreno potencialmente urbanizable que implicaban los trazados y las instalaciones descritas.

Lo mismo ocurría a lo largo de toda la avenida de la Meridiana, un importante eje de comunicaciones destinado a unir la capital catalana con ciudades como Sabadell, Terrassa, Granollers por el interior, hasta Girona y la frontera con Francia, aunque debido a los imponderables causados por las circulaciones ferroviarias, se convertía en una trinchera que impedía la comunicación y la urbanización de sus zonas o territorios adyacentes, donde se localizaban los barrios del Clot, El Camp de l'Arpa, la Sagrera y Sant Andreu, entre otros.

Como ejemplo de lo que afirmamos, tan sólo la actuación urbanística que comportaba la remodelación de la estación del Norte y de los trazados ferroviarios de superficie de sus zonas adyacentes, afectaba directamente a la urbanización de 127 manzanas del ensanche barcelonés diseñado por Ildefonso Cerdà, con una superficie útil edificable, según las normas de edificación de la época, de 118,38 hectáreas, sin contar los espacios viarios (Véase Figura nº 3). Por tanto, es evidente que la desaparición de estos obstáculos debía comportar la liberación de grandes espacios urbanos, generando una nueva dinámica socioeconómica en la zona, con la creación de nuevos viales de comunicación y la construcción de miles de viviendas, que habían de conformar y unificar el nuevo tejido urbano de la parte más oriental de Barcelona con la urbanización existente.

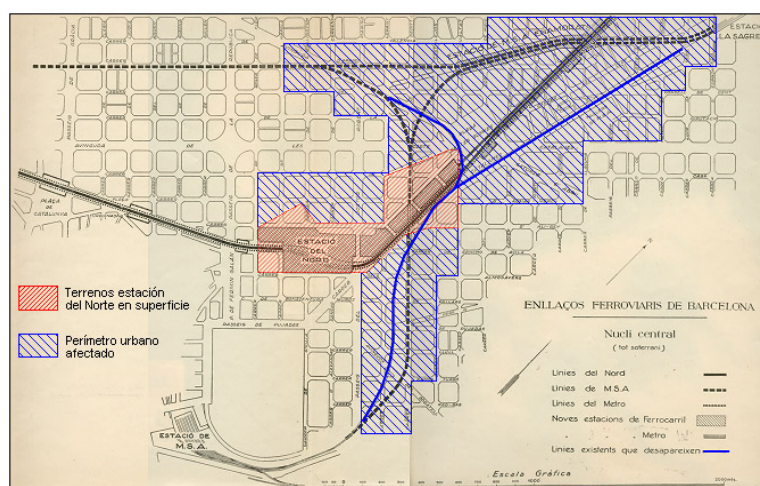


Figura nº 3. Estimación del perímetro urbano afectado por la remodelación de los accesos e instalaciones de la estación de NORTE y de sus zonas adyacentes.

Fuente: PEFB, 1933 y elaboración propia.

La transformación de la estación de Vilanova en subterránea y la reordenación viaria de la zona afectada por las obras comportaban el traslado de almacenes, talleres y otras instalaciones ferroviarias a la estación de Sant Andreu de NORTE y por consiguiente, su ampliación y reforma, que se llevarían a efecto, mediante “la adquisición de una zona de terreno aun superior a la que por el momento se necesita, ya que siendo imposible toda ampliación de la estación de Barcelona-Vilanova, es preciso ir fomentando la creación de intereses en San Andrés, para que de un modo evolutivo y gradual se vayan desplazando hacia dicho punto algunos de los tráficos que hoy se realizan sobre Barcelona-Vilanova.” (PEFB (1933), p. 7-8)

Relacionada con todo lo anterior, cabe destacar la prolongación del Metropolitano Transversal desde la estación de Marina hasta la nueva estación de Sant Andreu (NORTE), que discurría, con diversas estaciones intermedias, por el mismo túnel que se había de construir bajo la avenida Meridiana para el soterramiento de las líneas de NORTE. De este modo, el Metropolitano Transversal quedaba habilitado como enlace ferroviario y a su vez prestaba servicio público de transporte, comunicando entre sí la Bordeta y Sant Andreu, dos de las zonas más extremas de la ciudad en sentido transversal.

e) Enlace en superficie de las líneas de MZA de Mataró y Granollers. Nueva línea entre Barcelona y Montgat por Santa Coloma de Gramenet y Badalona.

Dicho enlace comunicaba la línea de Mataró o del litoral, una vez rebasada la estación de Poblenuou en dirección a Badalona, con la línea de Granollers o del interior, entre las estaciones de Sagrera y Sant Andreu, a través de un enlace en superficie totalmente recto, que discurría por territorios cercanos a la ribera izquierda del río Besòs.

Por lo que se refiere a la nueva línea que debía unir Barcelona con Montgat por el interior, partía de los terrenos de la estación de Sant Andreu de MZA, atravesando el río Besòs en dirección a Santa Coloma de Gramenet y Montgat.

f) Conversión en subterráneo del trazado entre la calle de Muntaner y la estación de Sarriá y construcción de un nuevo ramal subterráneo entre la plaza Molina y la avenida del Tibidabo, ambos pertenecientes a la línea del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona.

Esta actuación comportaba, por una parte, el soterramiento de un tramo urbano de la línea del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona, de una longitud aproximada de 1.600 m con la consiguiente urbanización y adecuación de los trazados viarios en superficie. Por otra parte, se procedía a la construcción de un nuevo ramal subterráneo, de una longitud de 1.860 m que se bifurcaba de la línea de Sarriá, en la estación de Gràcia y que proseguía bajo la Plaza Molina, por la calle de Balmes, hasta alcanzar la avenida del Tibidabo. De este modo se reforzaban las comunicaciones entre los barrios al pie de la sierra de Collserola con el centro de la ciudad.

Cabe destacar también, entre otros, dos aspectos importantes a la hora de analizar los contenidos del PEFB de 1933. El primero, que la Comisión de Enlaces Ferroviarios se fijó, como norma de procedimiento general, que el estudio del conjunto del problema ferroviario condujese a soluciones armónicas que, mejorando las que ya se habían estudiado aisladamente¹, representasen “o bien una economía sobre aquellas, o bien una mejora con relación a los intereses de la urbanización de la ciudad.” (PEFB (1933), p. 7) El segundo está relacionado con las expectativas de creación de plusvalías en los terrenos pertenecientes a las zonas que quedaban afectadas por el Plan. Estas plusvalías habrían de permitir al Ayuntamiento, mediante la exacción de nuevos impuestos, obtener una parte del presupuesto necesario para financiar el conjunto de las obras. Por otra parte, y con la misma finalidad, el PEFB de 1933 incluía la construcción de una nueva línea ferroviaria entre Barcelona y Castelldefels,

“la cual, por sí sola, dará indudablemente origen a una revalorización de toda la zona, hoy en parte estéril, situada entre las líneas del ferrocarril de MZA y el mar, desde el Prat a Castelldefels, y que, en virtud de la línea proyectada, se convertirá en una zona apropiada para el establecimiento de grandes industrias en su primer tramo y para la explotación de playa y establecimiento de aeropuertos en el segundo. Es indudable también, que la plus valía que alcanzan todos estos terrenos ha de contribuir en una cierta proporción a costear la construcción de la citada línea y, en definitiva, al coste global del plan completo.” (PEFB (1933), p. 8)

Con estas actuaciones, además de solucionar los problemas de urbanización de las zonas afectadas, se pretendía articular, definitivamente, la circulación ferroviaria dentro de Barcelona mediante dos grandes arterias de tránsito por la ciudad. La primera, estaba constituida por la línea Bordeta-zanja de la calle Aragón-Sagrera y, la segunda, se proyectaba como continuidad entre las líneas litorales de Vilanova y Mataró a través del puerto de Barcelona “especialmente por lo que atañe al considerable tráfico de tránsito de mercancías, uno de cuyos contingentes más importantes lo constituyen las exportaciones marítimas del fertilísimo litoral del Mediterráneo. La travesía por el puerto, por ser la más directa y la de mejor perfil, es sin duda alguna la más apropiada para aquel tráfico de tránsito” (PEFB (1933), p. 5)

Ambas arterias disponían de diversos puntos de intercomunicación (enlaces de la Bordeta, calle Padilla, Montcada-Bifurcación) y quedaban reforzadas por la habilitación del Metro Transversal como enlace ferroviario entre la Bordeta y Sagrera. De este modo, pasajeros y mercancías podían ser repartidos por cualquier estación de la ciudad, recuperándose de algún modo la idea de Cerdà respecto al sistema de estación continua, redactado en el Proyecto de *Docks* de 1863. (Véase ALCAIDE GONZÁLEZ, R. 2005)

¹ El PEFB de 1933 aglutinaba la práctica totalidad de los proyectos pendientes de realización, contenidos en anteriores proyectos de reforma de los trazados ferroviarios de Barcelona, tales como los de Eduardo Maristany (1899) por parte de MZA o la Comisión Mixta de Enlaces (1915), entre otros. (Véase ARMESTO, A. MARTÍ, C., PASTOR, J.R. (1992), p. 69-81 y LÓPEZ GARCÍA, M. (1986), p. 208 y ss.)

“Los enlaces proyectados en Montcada-Bifurcación, ramal del Besòs y Sagrera-Aragón, conjuntamente con el ramal del Metro Transversal de Marina a Sagrera y enlace del Metro y MZA en la Bordeta, harán posibles todas las combinaciones circulatorias entre las seis vías férreas que llegan a Barcelona por el SO, y, por consiguiente, las mercancías podrán llegar a todas las estaciones de Barcelona desde todos los puntos de España y recíprocamente. Respecto a los pasajeros, los trenes podrán entrar por cualquiera de las dos travesías ferroviarias y ser repartidos por el interior de la ciudad, a favor de las estaciones de Sant Andreu, Sagrera, Vilanova, Meridiana, Passeig de Gràcia, Sants, Bordeta de MZA, o bien por las de Clot, Glòries Catalanes, Marina, Triomf, Plaça de Catalunya, Universitat, Espanya, Bordeta, del Metro Transversal (...) La electrificación de toda la red ferroviaria de Barcelona y sus alrededores permitirá el desarrollo regional de la ciudad, a la cual se incorporarán los pueblos que la circundan.” (PEFB (1933), p. 10)

Por lo que hace referencia a la construcción de las dos nuevas líneas ferroviarias (con datos estadísticos de 1930), la que finalizaba en Montgat, serviría los términos municipales de Santa Coloma de Gramenet, Badalona y Tiana-Montgat, que comprendían un territorio de 39,07 km², cuya población se había triplicado desde 1900, alcanzando una densidad de población de 1561,97 habitantes/km². La línea de Castelldefels prestaría servicio a los términos municipales de El Prat, Viladecans, Gavà y Castelldefels, que sumaban un territorio mucho mayor (95,19 km²), cuya población también se había triplicado en relación con la de 1900 y cuya densidad de población, cifrada en 163,2 habitantes/km², era significativamente menor. (Véase Tablas nº 1 y 2)

Línea Barcelona-Montgat				
Municipio	Población 1900	Población 1930	% Incremento	Densidad población.
Sta. Coloma Gr.	1510	12930		
Badalona	19240	44291		
Montgat-Tiana	2130	3805		
TOTALES	22880	61026	166,72	1561,97

Línea Barcelona-Castelldefels				
Población	Población 1900	Población 1930	% Incremento	Densidad población.
El Prat.	2804	6694		
Viladecans	1194	2990		
Gavà	1825	5054		
Castelldefels	289	797		
TOTALES	6112	15535	154,17	163,20

Tablas nº 1 y 2. Datos poblacionales de los municipios servidos por las nuevas líneas ferroviarias proyectadas en el PEFB de 1933.

Fuente: INE 1981 y elaboración propia.

Políticas de desarrollo territorial implícitas en el Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933.

Hasta ahora se ha efectuado una aproximación descriptiva a los contenidos del PEFB de 1933. Sin embargo, es necesario resaltar la importancia económica de las actuaciones comprendidas en el PEFB, a partir de las posibles políticas y estrategias de desarrollo territorial que se hallaban implícitas en el mismo.

Tras la celebración de la Exposición Internacional de 1929, Barcelona había ido recuperando, paulatinamente, su ritmo vital cotidiano, inmersa, al igual que el conjunto de Cataluña, en el declive de una larga etapa de crecimiento económico sostenido, una segunda *febre d'or* que llegaba a su fin y que se había caracterizado por la diversificación de las fuentes de crecimiento de la producción industrial y terciaria, al igual que por un intenso dinamismo industrial (Véase Maluquer de Motes, J., (2001), p. 372 y ss.) Las sucesivas proclamaciones de la Segunda República Española (1931) y de la Generalitat de Catalunya (1932), estuvieron muy determinadas por los efectos del *crack* bursátil de 1929 y sus repercusiones en la gran crisis económica que, a nivel mundial, se inició en la década de 1930². Sin embargo, el cambio de régimen político auspició para Barcelona una revitalización de su función de capital política de Cataluña y, con ella, la puesta en marcha de diferentes proyectos socioeconómicos, referentes a cultura y obras públicas especialmente. Unos proyectos que, además de dinamizar la economía local y regional, pretendían paliar, de algún modo, la situación de paro forzoso en la que habían quedado miles de obreros³, tras la finalización de las obras de construcción del recinto de la Exposición Internacional de 1929 y la línea del Metro Transversal, entre las más significativas.

La política de intervención implícita en el desarrollo del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933, pretendía desarrollar en la ciudad y en su periferia más inmediata tres de los grandes objetivos de ese tipo de políticas. En primer lugar, el de eficacia económica, ya que la redistribución de gran parte de los trazados ferroviarios existentes estaba orientada a favorecer el desarrollo empresarial y urbanístico de la ciudad, al igual que la generación de plusvalías en los sectores urbanos e interurbanos afectados. El segundo objetivo estaría conformado por el principio de equidad social, ya que en este caso se trataba de eliminar trincheras ferroviarias, verdaderas cicatrices urbanísticas que imposibilitaban la intercomunicación vecinal y la continuidad viaria de diversos barrios de Barcelona como la Sagrera, Sant Andreu, El Clot, etc. Este principio de equidad social se reforzaba, a su vez, en lo que hacía referencia a la generación del empleo resultante de la ejecución de las obras previstas en el Plan:

“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

² En 1931 el Banco de Barcelona se declaró en suspensión de pagos.

³ El paro había aumentado de forma alarmante, ya que de los 45.000 obreros de la construcción existentes en 1931, sólo estaban empleados 11.000 en 1933 (Véase SÁNCHEZ, A. Y POMÉS, M., (2001) p. 283 y ss.)

para el desarrollo 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., etc.” (PEFB (1933), p. 10)

El tercer objetivo que el Plan de Enlaces perseguía era el del equilibrio territorial a nivel local. La ciudad de Barcelona había alcanzado en 1930 una población de 1.005.500 habitantes, duplicando a la práctica la población censada en la capital en 1900 (533.000 habitantes). El crecimiento urbano había tenido lugar, principalmente, en el sector de la ciudad comprendido entre el Paseo de Gracia 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.

Por otra parte, la falta de viviendas en las que fijar su residencia, la imposibilidad de adquirir las pocas disponibles y el alto precio de los alquileres constituían otro grave inconveniente para los grandes contingentes de inmigrantes que habían llegado a Barcelona durante la década de 1920. Una problemática social que propició la creación de un tipo de asentamiento humano precario, constituido generalmente por agrupaciones de pequeñas viviendas de autoconstrucción, barracas y chabolas en zonas que habían quedado al margen de la urbanización, por hallarse cercanas a los trazados ferroviarios o bien a las zonas industriales aledañas a éstos, en donde no existían las más mínimas condiciones higiénicas de habitabilidad (Véase ALCAIDE GONZÁLEZ, R. 2005).

Con la construcción de nuevos trazados ferroviarios y la adecuación de los existentes y la eliminación de las barreras físicas (trincheras y pasos a nivel) se perseguían dos propósitos. El primero, 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 Glorias:

“la situación de los referidos trazados, aparte de su falta de capacidad de explotación, debida a la carencia de conexión y enlace, tiene a la ciudad de Barcelona aprisionada por una malla de líneas férreas, subdividiéndola en una serie de secciones sin comunicación posible, hecho que ha originado este desarrollo absurdo e irregular de la extensión de las urbanizaciones, facultando que se pueblen y edifiquen zonas muy alejadas del centro de la ciudad, con preferencia a otras que son más cercanas, y que el terreno a 8 km de la plaza de Catalunya, como es el de Sant Andreu, se pague a un precio mucho más elevado que el existente a 2 km de dicha plaza, como ocurre en la zona comprendida entre las líneas de MZA y NORTE, junto a la plaza de las Glorias Catalanas.” (PEFB (1933), p. 3)

El segundo propósito consistía en crear, mediante el nuevo trazado entre Barcelona y Castelldefels por el litoral, “la playa de Barcelona, incorporando la ciudad al Mediterráneo...[propiciando] la creación de una extensión muy interesante de la ciudad, como es la zona industrial del aeropuerto y de baños marítimos y deportes de todas clases.” (PEFB (1933), p. 10) Con las plusvalías generadas se pretendía sufragar los costes de construcción y establecimiento de la línea, así como comunicar el aeropuerto con la ciudad. Por otra parte, con la construcción de la línea ferroviaria entre Sant Andreu y Montgat por Santa Coloma de Gramenet se proyectaba, al igual que con la anterior, “aumentar el radio de influencia de la ciudad a una zona de muchos habitantes, lo cual representa la posibilidad de habitar en los pueblos de los alrededores y de trabajar en la ciudad; es decir, representa la incorporación definitiva de los alrededores de Barcelona a la ciudad y la irradiación de ésta sobre aquellos.” (PEFB (1933), p. 10)

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.

En Barcelona, como mercado central de Cataluña y ciudad más industrializada de España que disponía de una gran capacidad de atracción de recursos humanos y de capital, tenían lugar tanto una economía de aglomeración, al concentrarse diversos sectores de actividad, especialmente el industrial, como una economía de escala basada en la concentración de la producción y en el mercado de trabajo. Un mercado de trabajo que estaba conformado, en gran parte, por los sucesivos contingentes migratorios llegados a la capital catalana desde el interior de Cataluña y desde el resto de España y que posibilitaba que en Barcelona se concentrara, en 1930, el 38 por ciento de la población del Principado, con una generación de flujos de transporte urbano público y privado muy importantes. Sirva como ejemplo que en 1929, año de la celebración de la Exposición Internacional, se contabilizaron 260 millones de viajeros en tranvía, 30 millones en Metro y 10 millones en autobús.

Por otra parte, la función de centralidad de Barcelona, dentro de su ámbito de influencia más cercano, dependía enormemente de su accesibilidad territorial, que representaba un valor añadido respecto a las ventajas para el establecimiento de nuevas industrias en comparación con otros territorios; en este sentido, “la idoneidad del lugar no venía sólo determinada porque posibilitaba minimizar los costes externos a aquellas empresas que dependían de materias primas o de combustible importados del extranjero, sino también porque el desarrollo de la concentración industrial y demográfica implicaba la existencia de un mercado de trabajo muy amplio y una oferta creciente de bienes intermedios, de información y de todo tipo de servicios: financieros, jurídicos, comerciales, etc., etc.” (Doménech (1999), p. 409) Por tanto, cualquier obstáculo físico a la expansión urbana e industrial de Barcelona podía implicar serias dificultades al

desarrollo del sistema productivo y económico de la metrópoli catalana y, en consecuencia, al de las ciudades industriales de su ámbito metropolitano como Sabadell, Terrassa o Mataró, donde se había ido consolidando el fenómeno de concentración espacial de especializaciones productivas. Por el contrario, la progresiva eliminación de los obstáculos que impedían el desarrollo urbano de Barcelona, debía repercutir ineludiblemente en el beneficio de los intereses públicos y privados, a partir del aumento del comercio, de los precios del suelo y, en definitiva, de la eficacia económica que antes se ha apuntado.

Por último, cabe destacar que la realización del conjunto de las obras comprendidas en el Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933 comportaba una economía de más de 40 millones de pesetas respecto al montante total de otros planes de enlaces parciales aprobados con anterioridad.

Desarrollo temporal y validez actual de las propuestas del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933.

La orientación política de los gobiernos que se sucedieron en España durante el período comprendido entre octubre de 1934 y febrero de 1936, el inicio de la Guerra Civil y su desarrollo posterior truncaron la realización de la mayoría de proyectos incluidos en el Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona de 1933, postergándose algunos de los proyectos para mejor ocasión, desestimándose otros, y perdiéndose, en definitiva, una excelente oportunidad de solucionar buena parte de los problemas de crecimiento urbano y de generación de espacios intersticiales y zonas marginales, agravados por la existencia de una red viaria inconexa, en la Barcelona del primer tercio del siglo XX.

Sin embargo, algunos de los grandes proyectos de remodelación ferroviaria de la ciudad de Barcelona contenidos en el PEFB de 1933, fueron recogidos y ejecutados, con algunas variaciones sobre los proyectos originales, por los sucesivos Planes de enlaces ferroviarios que se aprobaron entre 1944 y 1969. En la siguiente tabla, se exponen los proyectos del PEFB de 1933 y su situación actual.

PROYECTOS	FECHAS DE EJECUCIÓN
Habilitación del Metro como enlace ferroviario	Ejecutado. Sin servicio
Electrificación de las líneas de MZA	1950-1960
Entroncamiento en la Bordeta de las líneas del Metro y MZA	Ejecutado. Sin servicio
Enlace de la línea de MZA (calle de Aragón) con su estación de Sagrera.	1970 (subterráneo)
Enlace, en Montcada, de las líneas de NORTE con las de MZA	1972
Ramal del Besòs para el enlace de las líneas de Mataró y Granollers	Ejecutado ¿entre 1960-1965?
Prolongación del Metro Transversal hasta su enlace con MZA en la estación de Sagrera.	Prolongación línea del Metro transversal 1950-1955
Nueva estación en Sant Andreu (NORTE) y tercera vía entre ésta y Montcada-Bifurcación.	1955
Doble túnel (NORTE), para cuatro vías, entre Sant Andreu y Barcelona-Vilanova	1955
Modificación total de las instalaciones de la estación de Barcelona (NORTE) y la consecuente del Metro Transversal	No se ejecutó. Estación del Norte clausurada en 1972
Enlace subterráneo de la estación de Barcelona-Término con la línea de Aragón-Sagrera.	Modificado. Parcial. 1972
Línea de playa del Prat a Castelldefels.	No se ejecutó
Conjunto de obras accesorias y previas a la ejecución del Plan completo	¿...?
Supresión de pasos a nivel aislados	Ejecutado. Sin fechas
Cubrimiento de la rasa de la calle Aragón.	1957-1973
Transformación en subterráneo del tramo del ferrocarril de Sarriá a Barcelona, entre la calle de Muntaner y la estación de Sarriá.	1951-1953
Trazado subterráneo de la línea del Puerto	No se ejecutó
Línea de Sant Andreu a Montgat por Santa Coloma de Gramenet	No se ejecutó
Prolongación del Metro Transversal en dirección a Can Tunis	No se ejecutó

Tabla 3. Estado actual de los proyectos del plan de enlaces ferroviarios de Barcelona de 1933.

De los diecinueve proyectos contenidos en el PEFB de 1933 sólo se llegaron a ejecutar, posteriormente, catorce. Entre ellos, cabe destacar los referentes a la habilitación del Metropolitano Transversal como enlace ferroviario y el entroncamiento en la Bordeta de sus líneas con las de MZA. Ambos se construyeron y habilitaron, pero nunca prestaron un servicio de manera continuada, y muy pocas veces un servicio esporádico. En lo que respecta a las electrificaciones de las líneas de MZA, éstas se completaron en la década de 1950-60, época en la que dieron comienzo las obras de cubrimiento de la rasa de la calle Aragón y la avenida de Roma, que se prolongaron hasta 1973, mientras se construía la nueva estación de Sants que entró en servicio en 1981. Otra de las grandes realizaciones del PEFB de 1933, el soterramiento de la línea de NORTE que discurría a lo largo de la avenida Meridiana, se finalizó completamente en el año de 1955, con la inauguración de la nueva estación de Sant Andreu Arenal. Por el mismo túnel subterráneo bajo la Meridiana, se prolongó la línea del Metro Transversal desde la estación de Marina hasta la de Fabra i Puig, con cuatro estaciones intermedias: Glorias, Clot, Navas y Sagrera, inauguradas a lo largo de la primera mitad de la década de 1950. El enlace subterráneo proyectado bajo la calle de Padilla no se ejecutó, cubriéndose parcialmente el recorrido en superficie entre la estación de Francia y la plaza de las

Glorias. Respecto al ferrocarril de Sarrià, se soterró el tramo comprendido entre la calle de Muntaner y la estación de Sarrià, ampliándose con un ramal subterráneo desde la estación de Sarrià hasta la de Reina Elisenda (1974) y entró en servicio el ramal subterráneo de 1.860 m., construido por el Ayuntamiento antes de la Guerra Civil, entre las estaciones de Gràcia y Av. del Tibidabo.

Entre los proyectos que no se ejecutaron, cabe destacar el de la remodelación de la estación de la calle Vilanova (NORTE) y sus instalaciones, su conversión en subterránea y la adecuación del apeadero del Arco de Triunfo. Este proyecto nunca se llevó a cabo y de este modo, el espacio delimitado por las calles de Nápoles, Almogávares, Meridiana y carretera de Ribes, en el que se situaban la estación del Norte y todas sus instalaciones anexas, siguió dificultando la expansión urbana de la zona y, con ella, la urgente urbanización de la plaza de las Glorias. La estación de la calle de Vilanova se clausuró en 1972, mientras que el apeadero subterráneo continúa prestando servicio. En cuanto al sector de la plaza de las Glorias, éste sigue careciendo de una definición urbanística coherente, aunque se ha convertido en un nudo ferroviario subterráneo que aglutina todas las circulaciones ferroviarias de la capital barcelonesa. Tampoco se construyó la estación bajo la calle de Enamorados.

Respecto a las líneas de cercanías entre Barcelona y Castelldefels por la playa y Barcelona y Montgat por el interior, tampoco se llevaron a cabo, pese a la importancia que tuvieron en el proyecto y las sucesivas oleadas de emigrantes que llegaron y se establecieron en Barcelona y su área metropolitana en las décadas de 1950, 1960 y 1970. Un aumento de la población y, en consecuencia, de los desplazamientos interurbanos que justificaba plenamente la necesidad de dichas líneas, aunque con algunas modificaciones. Quizá el proyecto más cercano a estas dos líneas de cercanías no construidas, sea el actual trazado de la línea 9 del Metro barcelonés, todavía en construcción. Esta misma línea unirá, por fin, la zona de Can Tunis, a través del paseo de la Zona Franca, con el centro de la ciudad, tras largos años de reivindicaciones vecinales. Por último, tampoco se realizó el trazado subterráneo de la línea del puerto, circulando los trenes en superficie hasta que, en 1989, tuvo lugar el desmantelamiento total de las instalaciones de la línea de Mataró por la costa y el cierre de la estación de cercanías de la Barceloneta.

Conclusiones

Desde una perspectiva actual, los más de setenta años que separan el PEFB de las últimas realizaciones en materia de transportes ferroviarios que se están llevando a cabo en Barcelona, apenas han mermado la validez de aquella propuesta realizada en tiempos de la Segunda República. La Barcelona de entonces ya no es la Barcelona actual, muchas cosas han cambiado, es cierto. Pero no es menos cierto que algunas de las problemáticas que, en materia de transportes colectivos y de indefinición urbanística, afectaban a la capital catalana por aquel entonces, aún permanecen vigentes, pendientes de solución, por ejemplo: la plaza de las Glorias, el cubrimiento de las vías de entrada a la estación de Sants, el complejo ferroviario de la estación de la Sagrera y el nuevo túnel que ha de unir subterráneamente estos dos nudos ferroviarios, entre otros.

Como se ha apuntado líneas atrás, la situación política adversa y el posterior desastre humano y económico ocasionado por la Guerra Civil truncaron de raíz todos los proyectos contenidos en el PEFB de 1933; un macroproyecto de ordenación territorial que, en base al éxito de lograr un consenso total sobre las actuaciones, consiguió implicar a todos los agentes económicos públicos y privados en una sola escala de intervención: la ciudad de Barcelona. No es difícil imaginar los grandes beneficios que, de haberse podido realizar, hubiera reportado a la capital catalana, tanto en la mejora y optimización de la red ferroviaria y de transportes en general, como en la vialidad, en la expansión y en la morfología urbana de una ciudad, en la cual el ferrocarril ha intervenido, de manera decisiva, en su configuración moderna y en la que, actualmente, continua teniendo un protagonismo indiscutible.

Bibliografía

AJUNTAMENT DE BARCELONA (1933). Els enllaços ferroviaris de Barcelona (Extracte del projecte). En *Gasetta Municipal*, nº 26. Barcelona: Impremta de la Casa de Caritat.

ALCAIDE GONZÁLEZ, R. (2005) El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana. El caso de Barcelona 1848-1900. *Scripta Nova . Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol IX, nº 194 (65), agosto de 2005. Universidad de Barcelona. <<http://www.ub.es/geocrit/sn-194-65.htm>>

ARMESTO, A., MARTÍ, C., PASTOR, J.R. (1992) *La estación de França Escenario monumental para el tren*. Barcelona: RENFE / Lunwerg. 168 p.

LÓPEZ GARCÍA, M. (1986) *MZA Historia de sus estaciones*. Madrid: Ed. Turner. 264 p.

MALUQUER DE MOTES, J. (2001) Catalunya, avanzada de la industrialización. En GERMAN, L., LLOPIS, E., MALUQUER DE MOTES, J. y ZAPATA, S. (Eds) *Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX*. Barcelona: Crítica, p. 357-389.

MONTANER, J. M. (1994) Ferrocarril i ciutat. En VV.AA. *Barcelona i el Ferrocarril*. Madrid: RENFE, p. 119-139.

PASCUAL DOMÈNECH, P. (1999) Ferrocarriles y crecimiento económico en Cataluña. En MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. Y VIDAL OLIVARES, J. (Eds) *Siglo y medio de ferrocarril en España (1848-1998) Economía industria y sociedad*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 391-413.

SÁNCHEZ, A. y POMÉS, M. (2001) *Historia de Barcelona. De los orígenes a la actualidad*. Barcelona: Editorial Óptima. 382 p.