

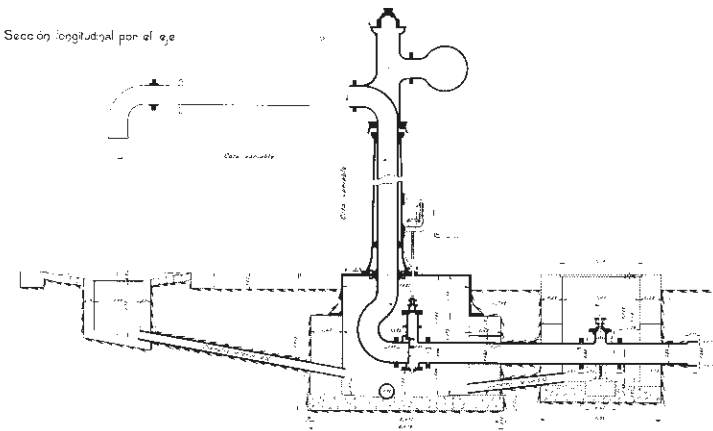
EL FERROCARRIL DE LA RODALIA DE BARCELONA

DES DELS ORÍGENS FINS A LA
CREACIÓ DE RENFE

• • • • •

LUIS UBALDE





El ferrocarril de la rodalia de Barcelona

LUIS UBALDE

Primera edició: juny 2020

© Luis Ubalde Claver, pels textos
© Pilar García Fuertes, pel pròleg
© Fotògrafs diversos, per les fotografies
© Editorial Efadós, d'aquesta edició

Carrer d'Edison, 3 · Nau A
Pol. Ind. Les Torrenteres
08754 El Papiol (Barcelona)
Telèfon 936 731 212
efados@efados.cat
www.efados.cat

Disseny i restauració d'imatges
Editorial Efadós

Assessorament lingüístic
Maria Neus Doncel Saumell

Traducció al català
Maria Neus Doncel Saumell

ISBN: 978-84-17432-87-4
Dipòsit legal: B-3121-2020

Imprès a Catalunya

Procedències fotogràfiques

ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AFB: Arxiu Fotogràfic de Barcelona
AFCEC: Arxiu Fotogràfic del Centre Excursionista de Catalunya
AGMS: Archivo General Militar de Segovia
AHCB: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona
AHF - MFM: Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid
AMDG: Arxiu Municipal del Districte de Gràcia
AMDS: Arxiu Municipal del Districte de Sants-Montjuïc
ANC: Arxiu Nacional de Catalunya
BNE: Biblioteca Nacional de España
ETSAB: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona
ICGC: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya
IEFC: Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya
MFC: Museu del Ferrocarril de Catalunya
TMB: Transports Metropolitans de Barcelona
UPC: Universitat Politècnica de Catalunya

Tota forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, salvant l'excepció prevista per la llei. Si necessiteu fotocopiar o escanejar algun fragment d'aquesta obra, dirigiu-vos a CEDRO (Centre Espanyol de Drets Reprogràfics). www.cedro.org.

A Begoña
i als meus fills Miguel i Elena

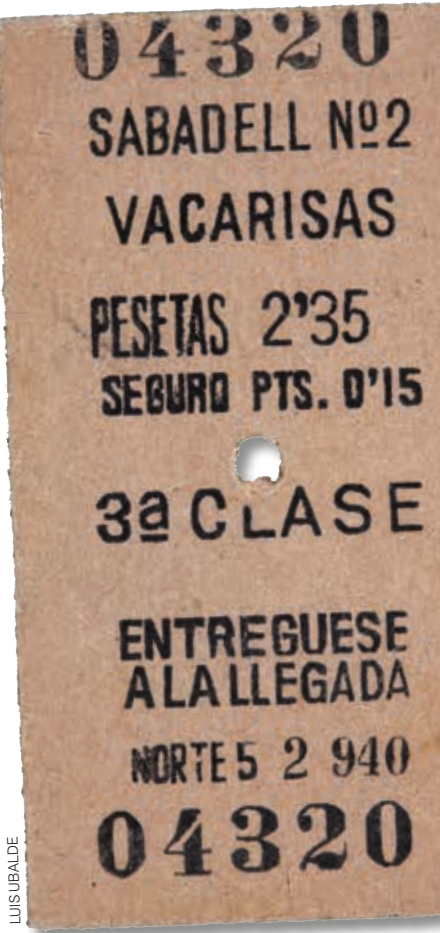
Amb la col·laboració de José Perlasia
i Pere Paredes

Vull expressar el meu profund agraïment a Pilar García i a l'equip de persones que donen vida al Museu del Ferrocarril de Catalunya; també a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, a Renfe, a ADIF, a INECO i a l'Editorial Efadós pel seu suport a aquest projecte, que va néixer amb la vocació de fomentar l'estima pel ferrocarril dels nostres dies quotidians a partir del coneixement de la seva història. Desitjo deixar constància de la valuosíssima ajuda rebuda de Carlos Sarabia, Victoria Ruiz, Leticia Martínez, Eduardo Perucha, Elena Ruiz, Juan Manuel de les Heras, Mar Ruiz, Daniel Martínez, Antonio Carmona, José Ramón Pastor, José Manuel Gómez, Jordi Aboy, Rafael González de la Aleja, Carlos Guasch, Xavier Nubiola, Ferran Armengol, Francesc Reyes, Froilán Lahoz, Luis Ubalde (Serra), l'associació EUROFER-Amics del Ferrocarril i, per descomptat, Jordi Guillén, Francisco Navarro i Moisés Merchán de l'equip de l'Oficina de Delineació de la Prefectura d'Àrea de Manteniment de Barcelona d'ADIF.



ÍNDEX

PRÒLEG	6
INTRODUCCIÓ	9
EL CONTEXT D'AQUESTA HISTÒRIA	11
• Els prodigis d'una ciutat	11
• El medi físic	17
• Prolegòmens: la mobilitat abans de l'aparició del ferrocarril	21
• Les primeres referències del ferrocarril	24
• L'«informe Subercase»: la base de la normativa ferroviària	27
• La motivació de les primeres línies ferroviàries	31
PIONERS AUDAÇOS I PRIMERES LÍNIES	37
• El començament de la xarxa ferroviària catalana: la línia de Barcelona a Mataró	37
• Passos següents a Barcelona abans del Pla de Cerdà	55
– La línia de Barcelona a Granollers	59
– La línia de Barcelona a Martorell	69
FENT CAMÍ TOT RODANT: EXTENSIÓ DE LES PRIMERES LÍNIES	81
• La Llei general de ferrocarrils del 1855 i un nou impuls a la construcció de la xarxa	81
• Les primeres connexions entre províncies	85
– La connexió entre Barcelona i Girona	85
– La connexió entre Barcelona i Lleida	89
– La connexió entre Barcelona i Tarragona	97
CERDÀ I LA URBANITZACIÓ DEL FERROCARRIL	105
• Situació de partida	105
• L'enderrocament de les muralles i el disseny de l'Eixample de Barcelona	109
• El ferrocarril en el Projecte de reforma i eixample de Barcelona	115
• L'Avantprojecte de docs	117
• Les primeres línies adaptades a l'Eixample de Barcelona	121
– L'estació barcelonina de la línia de Saragossa	121
– La línia de Sarrià	127



APOGEU DEL FERROCARRIL I CULMINACIÓ DE LA XARXA BÀSICA	135
• De les petites empreses que explotaven una línia ferroviària a les companyies que explotaven una xarxa	135
• El naixement de dues grans companyies	139
• De la crisi del 1866 a la Llei general de ferrocarrils del 1877	142
• La culminació de la xarxa bàsica	145
– La línia de Vilanova i Valls	145
– La línia de Sant Joan de les Abadesses	159
– La línia de Mollet a Caldes	168
ENLLAÇOS URBANS I ESTACIONS MONUMENTALS	171
• Els enllaços ferroviaris dins de la ciutat de Barcelona	171
• Inici del segle xx: les dues grans companyies ferroviàries espanyoles dirigides per dos barcelonins	181
– La consolidació de la Companyia del Nord	181
– Els projectes del senyor Maristany	183
• Les estacions monumentals de Barcelona	195
– L'Estació del Nord	195
– L'Estació de França	201
– L'estació central que no va veure la llum	210
LA PÈRDUA DE L'HEGEMONIA	215
• L'aparició d'un seriós competidor: l'automòbil	215
• El problema ferroviari	217
• Els ferrocarrils secundaris	221
• Les successives transformacions del ferrocarril de Sarrià i la seva prolongació cap al Vallès	225
• El Ferrocarril Transversal i la seva transformació en línia de metro	235
• Nous intents d'implantar l'ample internacional	243
ELS PRIMERS SERVEIS DE RODALIA	251
• Dels serveis de <i>banlieue</i> a les primeres Rodalies modernes	251
• Avenços tecnològics en la senyalització	257
• Cap a la nacionalització de les grans companyies ferroviàries	262
• El Pla d'enllaços del 1933	265
• De la Guerra Civil a la creació de Renfe	271
BIBLIOGRAFIA GENERAL	277

PRÒLEG

Pilar García Fuertes

Directora del Museu del Ferrocarril de Catalunya



LUIS UBALDE

En el món de les persones enamorades del ferrocarril n'hi ha algunes a qui la seva passió ha impulsat a voler saber, a indagar, a interpretar, a divulgar i a aportar el seu aprenentatge als coneixements col·lectius; entre elles, també n'hi ha que han buscat fórmules per promoure la seva millora des de les mateixes artèries del sistema ferroviari. Unes altres, des de les seves lectures, viatges o actuacions, han orientat el seu interès cap a l'entreteniment propi o aliè i, amb això, també han contribuït a acostar a la ciutadania aquest mitjà de transport. En tot cas, s'ha necessitat l'entusiasme de totes elles per continuar despertant vocacions i perquè avui puguem tenir un notable coneixement històric i tècnic que ha afavorit la consolidació, la utilització i la projecció del ferrocarril del segle XXI.

Entre el grup dels primers enamorats del tren ens trobem amb l'autor d'aquest llibre, el doctor en Enginyeria Civil i enginyer de camins, canals i ports Luis Ubalde Claver. Ell ha apostat per unir teoria i pràctica en la construcció d'un transport modern, sostenible, eficient i inclusiu. L'energia motora que el va portar a treballar en la infraestructura ferroviària d'alta velocitat va ser aquesta passió ferroviària. Des del 2010 exerceix com a gerent tècnic d'Ineco en el seguiment i la coordinació de les obres de la Línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona-Frontera francesa i de la nova estació de la Sagrera de Barcelona, encara que també ha desenvolupat amb anterioritat diferents projectes encarregats per la Generalitat de Cata-

lunya, Metro de Barcelona, el Ministeri de Foment o el Banc Europeu d'Inversions, a més d'impartir classes a l'Escola d'Enginyers de Camins i en la d'Industrials o en el Màster de Sistemes Ferroviaris de la Universitat Politècnica de Catalunya. De fet, la seva vocació pedagògica l'ha impulsat a trobar temps també per publicar diversos textos divulgatius i fins i tot una novel·la.

Vaig conèixer l'autor fa prop de deu anys per la meua tasca al capdavant del Museu del Ferrocarril de Catalunya. La seva activitat professional el va portar a facilitar el transport d'un vehicle històric des de Barcelona Sagrera fins a les instal·lacions del dipòsit de locomotores de vapor de Vilanova i la Geltrú, espai on avui se situa el Museu. Vaig saber de l'excel·lència de la seva persona des dels primers contactes, i no solament per la solvència amb què va resoldre l'encàrrec, sinó per la servicial amabilitat amb què habita el món, per la seva erudita curiositat o pels ponts que construeixen el seu somriure i la seva mirada entusiasta. Des de llavors no hem deixat que s'allunyessin els nostres camins de ferro i afecte.

En el seu quefer vital ha aconseguit combinar recerca, anàlisi i acció, i de la seva inquieta necessitat de comprensió ha sorgit un nou fruit, aquesta publicació, que permet conèixer i entendre amb més profunditat les bases de l'estructura de la complexa xarxa ferroviària de Barcelona. Una contribució a la història del ferrocarril que compta amb el bagatge científicotècnic d'aquest enginyer amb vocació d'historiador que ha passat moltes

hores explorant arxius i consultant a especialistes per poder explicar-se i comunicar noves arestes de la seva idiosincràsia. D'aquesta aptitud didàctica és l'elecció de les fotografies o dels documents que il·lustren la publicació i que en moltes ocasions són inèdits o molt poc coneguts. El Centre de Documentació del Museu de Vilanova ha estat espectador privilegiat de la selecció del material més idoni per exposar l'evolució de la xarxa de Rodalies de Barcelona.

També és un gran encert l'elecció de l'Editorial Efadós, que ha demostrat una acurada pulcritud en la publicació de llibres de referència sobre els trens a Catalunya.

Aquest projecte va néixer gairebé al mateix temps que els seus dos fills. Entre bolquers i balbotejos ha aconseguit arrabassar temps a la nit i a la son per il·luminar una publicació que ofereix noves i interessants aportacions a la història del ferrocarril.

Pels motius exposats, i per uns altres que m'impedeix esmentar la limitació d'espai, em sento molt honrada amb la seva invitació a situar el lector en el llistar d'una obra que es publica el mateix any de la commemoració del trentè aniversari del Museu del Ferrocarril de Catalunya i que serà una part destacada del llegat d'aquest històric 2020.



AUTOR DESCONEGUT / FOTOTECA

INTRODUCCIÓ

La xarxa ferroviària que discorre per l'interior d'una ciutat és filla del seu temps, com no pot ser d'una altra manera. A Barcelona, les primeres línies de ferrocarril van néixer sota la iniciativa privada i l'afany de lucre d'empresaris que van apostar per connectar la ciutat amb poblacions properes o, en el cas del transport de mercaderies, centres productors de matèria primera amb centres industrials o ports.

Aquelles línies ferroviàries inconnexes explotades per petites empreses ferroviàries en règim de concessió van anar unint les seves vies mitjançant nous traçats a mesura que aquelles petites empreses eren substituïdes per empreses més grans que les absorbien. Barcelona va quedar solcada per enllaços que, lluny d'obeir a una planificació ferroviària, seguien els interessos de les empreses privades, donant-se el cas de duplicitat de traçats i de la inexistència d'una estació central. Es va construir en aquesta segona etapa una xarxa ferroviària que va pivotar sobre les estacions terminals; cada companyia tenia la seva estació de referència (ostentosa) dins de la ciutat, la qual cosa perjudicava el transbord. En aquest escenari fosc d'absència planificadora, va brillar la llum de meritòries excepcions: es poden esmentar l'ordenació urbanística d'Ildefons Cerdà (respectada en part) i la planificació d'Eduard Maristany, que ja a principis del segle xx defensava un sistema de *banlieue* o serveis de Rodalies emulant el d'altres ciutats europees.

L'aposta del ferrocarril pel servei de Rodalies va conduir a una tercera etapa en la gènesi de la

xarxa ferroviària, amb especial repercussió a la ciutat de Barcelona. En aquesta nova etapa, de la mà del Pla d'enllaços de Fernando Reyes, es va plantejar un canvi de model: les línies de ferrocarril havien de deixar de finalitzar en estacions terminals per convertir-se en línies que travessessin la ciutat i disposessin d'estacions centrals de pas.

És cert que no pot presumir-se d'una gènesi ordenada. Durant el segle xix es van anar construint les infraestructures ferroviàries subordinades als interessos d'empreses privades sense que existís una planificació. La demanda potencial i les oportunitats de negoci van propiciar afortunadament que aquestes empreses construïssin línies que, tot i mancades d'una visió general de xarxa, individualment es basaven en traçats lògics i eficients, traçats que pretenien oferir un servei en què la demanda el podia justificar i fer rendible.

Com llavors, ara la demanda de mobilitat dona sentit a l'explotació ferroviària, i l'explotació ferroviària el dona a les infraestructures del ferrocarril. Per això, no pot concebre's la planificació ferroviària més que d'una manera precisa: donar satisfacció a les necessitats de mobilitat que planteja l'ésser humà. Si es fa així, millorant els criteris dels qui ens van precedir mitjançant la inclusió d'una visió general del territori, la integració de les noves tecnologies i la complementarietat dels altres mitjans de transport, s'estarà a l'altura del llegat que hem rebut.



HOEFNAGEL, GEORG; BRAUN, HOGENBERG / ICGC



ISIDORE LAURENT DEROY / AHCB

Dues imatges de Barcelona preses des de Montjuïc amb la ciutat al fons. Les separen 300 anys: la primera és del 1567, quan la seva població

no superava els 35.000 habitants, i la segona és del 1865, quan la ciutat ja en tenia més de 190.000. En tots dos casos, el perímetre

de la ciutat és pràcticament el mateix: el delimitat per les antigues muralles medievals.

Escena del bombardeig que va patir Barcelona el desembre del 1842 a proposta del general Baldomero Espartero. La població va fugir cap a la

platja mentre se succeïen incendis en diferents punts. Un any després, el general Joan Prim, natural de Reus, tornaria a emprar l'artilleria contra la ciutat.

EL CONTEXT D'AQUESTA HISTÒRIA

ELS PRODIGIS D'UNA CIUTAT

Barcelona, la ciutat anomenada *dels prodigis*, conserva en el seu cos proporcionat, sota l'ombra d'una muntanya que incita a les temptacions, obres culminants de l'enginyeria i l'arquitectura del món urbà. Tot això s'ofereix a la vista, sense la pompositat i el ritual d'altres ciutats, en alguns casos d'una manera gairebé dissimulada, sense un reclam (ja no diguem una estridència) que destaquï la seva presència permanent.

És cert. A Barcelona ha prevalgut la vida quotidiana de la ciutat: així, les vastes places que empetiteixen l'home han estat descartades per espais oberts que no intimiden sinó que acullen; les perspectives imposades per avingudes jeràrquiques han estat relegades per carrers que no ponderen uns barris en detriment d'uns altres; les ostentacions de poder passen pràcticament inadvertides; fins i tot la mateixa Estètica ha sabut emmotllar-se a la vida dels habitants fent de la seva bella vestimenta una eina funcional adequada per a la vida quotidiana.

Aquesta ciutat és filla de la seva història i ha sabut embellir les seves cicatrius, com l'atleta capaç de trobar en una lesió un repte per millorar el seu temperament i la seva resiliència. La derrota soferta el 1714 en el transcurs de la Guerra de Successió, després d'un setge que va durar més d'un any, va comportar la destrucció a cons-



PAU ALABERN CASAS ; RAMON ALABERN CASAS; JOSEP PUIGGARI LLOBET / AHCB

ciència d'una part de la ciutat per construir una fortalesa que la vigilés. Barcelona va ser plaça forta militar i va patir l'onerós sacrifici d'haver de deixar, a més de les seves muralles, una vasta porció de terreny sense edificar amb el propòsit de facilitar els trets de l'artilleria contra actituds turbulentes. Llavors, la seva expansió urbana va quedar impossibilitada. El 1826, en una superfície de 2,05 km² vivien aproximadament 100.000 ànimes, constretes per una muralla medieval construïda al segle XIV. El 1860, abans d'iniciar-se l'expansió de l'Eixample, 190.000 persones vivien en la mateixa superfície. Barcelona va arribar a ser una de les ciutats europees amb més densitat de població (a mitjan segle XIX, la seva densitat arribava a 890 habitants per hectàrea, xifra molt superior als 90 de Londres, els 350 de París i els 380 de Madrid). El seu creixement demogràfic i la instal·lació d'indústries durant la primera meitat del segle XIX van condemnar els ciutadans a viure en unes condicions higièniques deplorables (serveixi d'exemple l'esment d'una epidèmia de febre groga que, el 1821, va ocasionar més de 8.000 morts en quatre mesos).

Els vaivens de la història d'aquella època van ser motiu d'un perjudici afegit a la problemàtica ja descrita: poden esmentar-se com a principals ingredients d'infortuni la Guerra de la Independència

Arran de la notícia que el Govern es disposava a signar un acord amb Gran Bretanya que rebaixava els aranzels als productes tèxtils anglesos, va esclatar el 13 de novembre del 1842 una

insurrecció a Barcelona. La milícia es va alçar en armes; es van aixecar barricades. Per reprimir la insurrecció es recorria al bombardeig de la ciutat.



PAU ALABERN CASAS ; RAMON ALABERN CASAS; JOSEP PUIGGARI LLOBET / AHCB



PAU ALABERN CASAS ; RAMON ALABERN CASAS; JOSEP PUIGGARI LLOBET / AHCB

« [...] Barcelona durante la tarde del 15, cuando la revolución rebramaba por todos los ámbitos de la ciudad con siniestras voces de sangre y exterminio,

cuando retumbaba en los aires el eco de los tiros y el son fatídico de las campanas tocando á rebato. Un combate muy serio libróse entonces en la Puerta Nueva

por parte de la guardia y tropa situada en el vecino paseo de la Explanada, contra los amotinados que querían dar entrada á los somatenes de fuera. [...]»



PAU ALABERN CASAS ; RAMON ALABERN CASAS; JOSEP PUIGGARI LLOBET / AHCB

contra França, el govern absolutista de Ferran VII, les guerres carlines, les revoltes anarquistes i els successius pronunciaments militars, havent-hi pel mig nous setges i fins i tot el bombardeig de la ciutat en dues ocasions des de les bateries instal·lades al castell de Montjuïc (a fi d'amansir ànims rebels).

Tots aquests ingredients es van assaonar, per desgràcia del desenvolupament de la societat, en la identificació del patriotisme amb la preservació dels costums, tradicions i velles estructures socials, que grinyolaven davant la dinàmica pròpia de la Revolució Industrial i de la modernització de la societat. El regnat de José Bonaparte, anomenat pel poble pla *Pepe Botella* (malgrat ser un reconegut abstemi), va ser vist com el regnat d'un usurpador, un intrús il·legítim de la Corona d'Espanya, i les idees de reforma que va portar, imbuïdes de l'alè de la Il·lustració, van ser enteses com a material enemic que s'havia de combatre i expulsar. El seu successor, Ferran VII el Desitjat, va suposar la tornada a l'Antic Règim, el desterrament i l'execució de lliurepensadors, la reinstauració de la Inquisició i l'empobriment de l'ensenyament: valgui com a referència el tancament, durant els períodes absolutistes del regnat, de l'Escola d'Enginyers de Camins i Canals, creada el 1802 a imatge i semblança de la de París.

Malgrat tot això, el pols de la ciutat de Barcelona, lluny de parar-se pel cúmul d'adversitats, va accelerar el seu ritme potenciant la seva idiosincràsia comercial i introduint les noves tecnologies de l'època. El 1833 es va posar en funcionament la primera indústria tèxtil d'Espanya moguda per

la força del vapor: la Fàbrica Bonaplata, també anomenada *El Vapor* (que va durar poc, perquè el 1835 va ser assaltada i cremada per un grup de descontents). El 1841 ja hi havia instal·lades a Barcelona disset màquines de vapor amb una potència total de 290 cavalls; el 1856, la quantitat de màquines de vapor va pujar a 124, amb un total de 3.700 cavalls de potència. Una altra primícia va ser l'ús de l'enllumenat de gas a partir del 1841 i la construcció de la primera fàbrica de gas d'Espanya al barri de la Barceloneta. La llum elèctrica es va veure a Espanya per primera vegada en una farmàcia de Barcelona utilitzant una pila voltaica. La primera central elèctrica espanyola es va construir a Barcelona l'any 1875 i el primer consumidor a Espanya que va signar un contracte de subministrament d'energia elèctrica va ser La Maquinista Terrestre i Marítima, referent de la indústria metal·lúrgica especialitzada en la fabricació de maquinària pesant, particularment de les grans locomotores de ferrocarril.

Tota aquesta vitalitat no va poder ser continuada per les muralles medievals ni per aquella administració que, per acció o omissió, les mantenia alçades contra el signe dels temps. El 7 d'agost del 1854, sense disposar de l'autorització oficial de l'Estat, perquè després de nous pronunciaments no s'havia format encara el nou govern que presidiria el general Espartero, es van iniciar les obres de demolició de les muralles per iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona. Gràcies a la gestió del governador civil Pascual Madoz, es va aconseguir un crèdit hipotecari del Ministeri d'Hisenda amb el qual es van poder sufragar les obres.



L'avinguda del Paral·lel de Barcelona el 1913. Més enllà dels teatres s'alçaven les xemeneies actives de les fàbriques. La vitalitat de la ciutat es mostrava a través

de la concorreguda avinguda. Aquest era el resultat del procés de transformació que va experimentar la ciutat durant el segle XIX.

I, amb això, es va obrir un món nou, una plana immensa en comparació de les dimensions del recinte urbà de llavors. Es planejava urbanitzar una superfície deu vegades més gran que la que suposava la ciutat existent.

Una real ordre del 1858 va permetre que l'expedient d'eixample de Barcelona passés del Ministeri de la Guerra al Ministeri de Foment; desapareixien les servituds militars i s'obria la possibilitat de créixer fins a arribar als municipis veïns de Sants, les Corts, Gràcia, Sant Gervasi, Sant Andreu de Palomar, Sant Martí de Provençals, Horta i Sarrià. No obstant això, l'Ajuntament i el Ministeri de Foment no es van congraciar: l'Ajuntament va apostar, amb el seu arquitecte municipal Miquel Garriga i Roca, per un avantprojecte de ciutat radial conformada per un centre residencial envoltant el nucli antic i una perifèria industrial; el Ministeri, de la mà de l'enginyer de camins, canals i ports Ildefons Cerdà, va plantejar una malla uniforme i funcional. L'Ajuntament va tirar endavant el seu propòsit i va convocar un concurs, que va guanyar l'arquitecte Antoni Rovira i Trias. Malgrat això, el Ministeri va imposar el seu criteri i, el maig del 1860, mitjançant un real decret va autoritzar el projecte de reforma i eixample ideat per Cerdà.

Aquest món nou, la retícula de meridians i paral·lels del qual (girats 45° respecte dels eixos cardinals) eren els carrers que avui conformen l'Eixample de Barcelona, va possibilitar, juntament amb la construcció d'una adequada xarxa de sanejament, superar amb escreix la qualitat de vida que la ciutadania havia tingut fins llavors.

Les reformes urbanes i les obres de sanejament que va dirigir l'enginyer Garcia Fària a finals del segle XIX van coincidir amb la disminució de la taxa de mortalitat a Barcelona, que el 1890 era del 30,3 ‰, i, en canvi, el 1902 va passar a ser del 23,2 ‰. Probablement encara més que la medicina, l'enginyeria civil va contribuir llavors eficaçment a augmentar l'esperança de vida de la població.

Sota aquest procés d'expansió física de la ciutat i de millors condicions de vida per als seus ciutadans, Barcelona va créixer econòmicament, va assumir reptes internacionals com l'Exposició Universal del 1888 i es va convertir en germen de genis de l'arquitectura; una arquitectura que avui causa admiració i gaudeix de reconeixement mundial per la seva qualitat i singularitat. En clara simbiosi d'arquitectura i enginyeria genuïnament barcelonina, els carrers rectilinis traçats per un enginyer van definir la geometria dels edificis d'Antoni Gaudí, Lluís Domènech i Montaner o Josep Puig i Cadafalch.

En aquest context vibrant del segle XIX, Barcelona va veure néixer el seu ferrocarril, amb les seves vies, les seves estacions, els seus trens fumejants. Va ser tota una primícia. La primera línia de ferrocarril espanyola es va construir a Cuba, però la primera línia de ferrocarril construïda en el territori que actualment és Espanya és la que uneix Barcelona amb la veïna ciutat de Mataró. Va entrar en servei el 1848.