

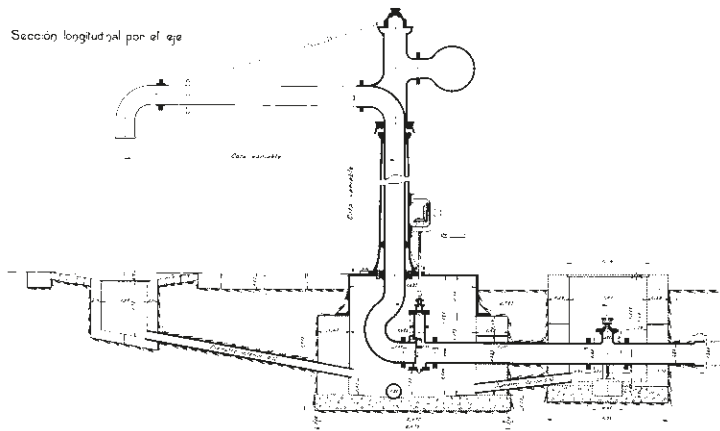
EL FERROCARRIL DE LAS CERCANÍAS DE BARCELONA

DESDE LOS ORÍGENES HASTA LA
CREACIÓN DE RENFE

• • • • •

LUIS UBALDE





El ferrocarril de las cercanías de Barcelona

LUIS UBALDE

Primera edición: junio 2020

© Luis Ubalde Claver, para los textos
© Pilar García Fuertes, para el prólogo
© Fotografías diversos, para las fotografías
© Editorial Efadós, de esta edición

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

Diseño y restauración de imágenes
Editorial Efadós

Asesoramiento lingüístico
Maria Neus Doncel Saumell

ISBN: 978-84-17432-88-1
Depósito legal: B-3122-2020

Impreso en Catalunya

Procedencias fotográficas

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

Toda forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvando la excepción prevista por la ley. Si necesitan fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra, diríjense a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos). www.cedro.org.

A Begoña
y a mis hijos Miguel y Elena

Con la colaboración de José Perlasia
y Pere Paredes

Quiero expresar mi profundo agradecimiento a Pilar García y al equipo de personas que dan vida al Museo del Ferrocarril de Catalunya; asimismo, a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, a Renfe, a ADIF, a INECO y a la Editorial Efadós por su apoyo a este proyecto, que nació con la vocación de fomentar la estima por el ferrocarril de nuestros días cotidianos a partir del conocimiento de su historia. Deseo dejar constancia de la valiosísima ayuda recibida de Carlos Sarabia, Victoria Ruiz, Leticia Martínez, Eduardo Perucha, Elena Ruiz, Juan Manuel de las 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), la asociación EUROFER-Amics del Ferrocarril y, por supuesto, y, por supuesto, Jordi Guillén, Francisco Navarro y Moisés Merchán del equipo de la Oficina de Delineación de la Jefatura de Área de Mantenimiento de Barcelona de ADIF.



ÍNDICE

PRÓLOGO 6

INTRODUCCIÓN 9

EL CONTEXTO DE ESTA HISTORIA 11

- Los prodigios de una ciudad 11
- El medio físico 17
- Prolegómenos: la movilidad anterior a la aparición del ferrocarril 21
- Las primeras referencias del ferrocarril 24
- El «informe Subercase»: la base de la normativa ferroviaria 27
- La motivación de las primeras líneas ferroviarias 31

PIONEROS AUDACES Y PRIMERAS LÍNEAS..... 37

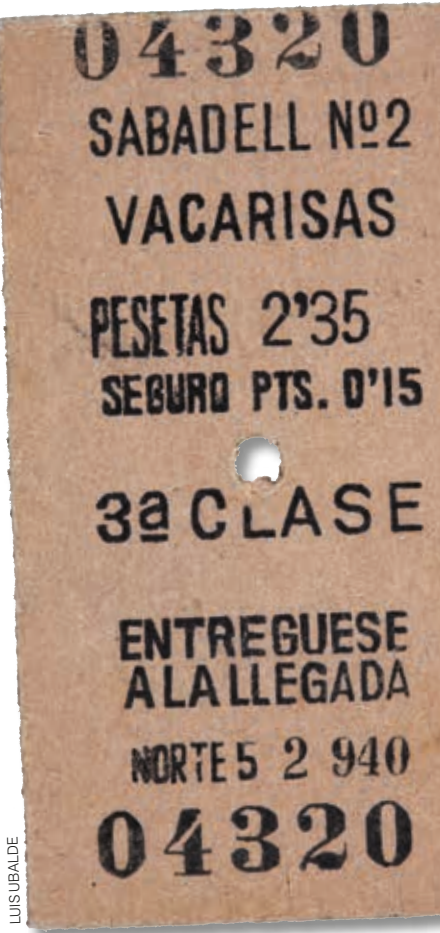
- El comienzo de la red ferroviaria catalana:
la línea de Barcelona a Mataró..... 37
- Sigüientes pasos en Barcelona antes del Plan de Cerdà..... 55
 - La línea de Barcelona a Granollers..... 59
 - La línea de Barcelona a Martorell 69

HACIENDO CAMINO AL RODAR: EXTENSIÓN DE LAS PRIMERAS LÍNEAS..... 81

- La Ley General de Ferrocarriles de 1855 y un nuevo impulso a la construcción de la red..... 81
- Las primeras conexiones entre provincias 85
 - La conexión entre Barcelona y Girona 85
 - La conexión entre Barcelona y Lleida 89
 - La conexión entre Barcelona y Tarragona 97

CERDÀ Y LA URBANIZACIÓN DEL FERROCARRIL105

- Situación de partida.....105
- El derribo de las murallas y el diseño de L'Eixample de Barcelona 109
- El ferrocarril en el Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona..... 115
- El Anteproyecto de Docks..... 117
- Las primeras líneas adaptadas a L'Eixample de Barcelona..... 121
 - La estación barcelonesa de la línea de Zaragoza..... 121
 - La línea de Sarrià 127



APOGEO DEL FERROCARRIL Y CULMINACIÓN DE LA RED BÁSICA..... 135

- De las pequeñas empresas que explotaban una línea ferroviaria a las compañías que explotaban una red 135
- El nacimiento de dos grandes compañías 139
- De la crisis de 1866 a la Ley General de Ferrocarriles de 1877 142
- La culminación de la red básica..... 145
 - La línea de Vilanova y Valls..... 145
 - La línea de Sant Joan de les Abadesses..... 159
 - Línea de Mollet a Caldes..... 168

ENLACES URBANOS Y ESTACIONES MONUMENTALES..... 171

- Los enlaces ferroviarios dentro de la ciudad de Barcelona..... 171
- Inicio del siglo xx: las dos grandes compañías ferroviarias españolas dirigidas por dos barceloneses..... 181
 - La consolidación de la Compañía del Norte..... 181
 - Los proyectos del señor Maristany..... 183
- Las estaciones monumentales de Barcelona..... 195
 - La Estación del Norte 195
 - La Estación de Francia 201
 - La estación central que no vio la luz..... 210

LA PÉRDIDA DE LA HEGEMONÍA 215

- La aparición de un serio competidor: el automóvil 215
- El problema ferroviario 217
- Los ferrocarriles secundarios 221
- Las sucesivas transformaciones del ferrocarril de Sarrià y su prolongación hacia El Vallès..... 225
- El Ferrocarril Transversal y su transformación en línea de metro..... 235
- Nuevos intentos de implantar el ancho internacional..... 243

LOS PRIMEROS SERVICIOS DE CERCANÍAS 251

- De los servicios de *banlieue* a las primeras Cercanías modernas 251
- Avances tecnológicos en la señalización 257
- Hacia la nacionalización de las grandes compañías ferroviarias..... 262
- El plan de enlaces de 1933 265
- De la Guerra Civil a la creación de Renfe..... 271

BIBLIOGRAFÍA GENERAL 277

PRÓLOGO

Pilar García Fuertes

Directora del Museo del Ferrocarril de Catalunya



LUIS UBALDE

En el mundo de las personas enamoradas del ferrocarril, hay algunas a las que su pasión ha impulsado a querer saber, a indagar, a interpretar, a divulgar y a aportar su aprendizaje a los conocimientos colectivos; entre ellas, las hay que también han buscado fórmulas para promover su mejora desde las mismas arterias del sistema ferroviario. Otras, desde sus lecturas, viajes o actuaciones, han orientado su interés hacia el entretenimiento propio o ajeno y, con ello, también han contribuido a acercar a la ciudadanía este medio de transporte. En cualquier caso, se ha necesitado del entusiasmo de todas para seguir despertando vocaciones y para que hoy podamos contar con un notable conocimiento histórico y técnico que ha favorecido la consolidación, utilización y proyección del ferrocarril del siglo XXI.

Entre el grupo de los primeros enamorados del tren nos encontramos con el autor de este libro, el doctor en Ingeniería Civil e ingeniero de caminos, canales y puertos Luis Ubalde Claver. Él ha apostado por unir teoría y práctica en la construcción de un transporte moderno, sostenible, eficiente e inclusivo. La energía motora que le llevó a trabajar en la infraestructura ferroviaria de alta velocidad fue esa pasión ferroviaria. Desde 2010 ejerce como gerente técnico de Ineco en el seguimiento y coordinación de las obras de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa y de la nueva estación de la Sagrera de Barcelona, aunque también ha desarrollado con anterioridad diferentes proyectos encargados por la Generali-

tat de Catalunya, Metro de Barcelona, el Ministerio de Fomento o el Banco Europeo de Inversiones, además de impartir clases en la Escuela de Ingenieros de Caminos y en la de Industriales o en el Máster de Sistemas Ferroviarios de la Universidad Politécnica de Catalunya. De hecho, su vocación pedagógica le ha impulsado a encontrar tiempo también para publicar varios textos divulgativos y hasta una novela.

Conocí al autor hace cerca de diez años por mi labor al frente del Museo del Ferrocarril de Catalunya. Su actividad profesional le llevó a facilitar el transporte de un vehículo histórico desde Barcelona Sagrera hasta las instalaciones del depósito de locomotoras de vapor de Vilanova i la Geltrú, espacio donde hoy se ubica el Museo. Supe de la excelencia de su persona desde los primeros contactos, y no solo por la solvencia con que resolvió el encargo, sino por la servicial amabilidad con que habita el mundo, por su erudita curiosidad o por los puentes que construyen su sonrisa y su mirada entusiasta. Desde entonces no hemos dejado que se alejaren nuestros caminos de hierro y afecto.

En su quehacer vital ha logrado combinar investigación, análisis y acción, y de su inquieta necesidad de comprensión ha surgido un nuevo fruto, esta publicación, que permite conocer y entender con mayor profundidad las bases de la estructura de la compleja red ferroviaria de Barcelona. Una contribución a la historia del ferrocarril que cuenta con el bagaje científico-técnico

de este ingeniero con vocación de historiador que ha pasado muchas horas buceando en archivos y consultando con especialistas para poder explicarse y comunicar nuevas aristas de su idiosincrasia. De esa aptitud didáctica es la elección de las fotografías o de los documentos que ilustran la publicación y que en muchas ocasiones son inéditos o muy poco conocidos. El Centro de Documentación del Museo de Vilanova ha sido espectador privilegiado de la selección del material más idóneo para exponer la evolución de la red de Cercanías de Barcelona.

Un total acierto es también la elección de la Editorial Efadós, que ha demostrado una cuidada pulcritud en la publicación de libros de referencia sobre los trenes en Catalunya.

Un proyecto que ha nacido casi a la vez que sus dos hijos. Entre pañales y balbuceos ha logrado arrebatarse tiempo a la noche y al sueño para alumbrar una publicación que ofrece nuevas e interesantes aportaciones a la historia del ferrocarril.

Por los motivos expuestos, y por otros que me impide nombrar la limitación de espacio, me siento muy honrada con su invitación a situar al lector en el umbral de una obra que se publica el mismo año de la conmemoración del treinta aniversario del Museo del Ferrocarril de Catalunya y que va a ser una parte destacable del legado de este histórico 2020.



AUTOR DESCONOCIDO / FOTOTECA

INTRODUCCIÓN

La red ferroviaria que discurre por el interior de una ciudad es hija de su tiempo, como no puede ser de otro modo. En Barcelona, las primeras líneas de ferrocarril nacieron bajo la iniciativa privada y el afán de lucro de empresarios que apostaron por conectar la ciudad con poblaciones próximas a ella o, en el caso del transporte de mercancías, centros productores de materia prima con centros industriales o puertos.

Aquellas líneas ferroviarias inconexas explotadas por pequeñas empresas ferroviarias en régimen de concesión fueron uniendo sus vías mediante nuevos trazados conforme aquellas pequeñas empresas eran sustituidas por empresas mayores que las absorbían. Barcelona quedó surcada por enlaces que, lejos de obedecer a una planificación ferroviaria, seguían los intereses de las empresas privadas, dándose el caso de duplicidad de trazados y de la inexistencia de una estación central. Se construyó en esta segunda etapa una red ferroviaria que pivotó sobre las estaciones de término; cada compañía tenía su estación de referencia (ostentosa) dentro de la ciudad, lo que perjudicaba el transbordo. En este escenario oscuro de ausencia planificadora, brilló la luz de meritorias excepciones: se pueden citar la ordenación urbanística de Ildefons Cerdà (respetada en parte) y la planificación de Eduard Maristany, quien ya a principios del siglo xx defendía un sistema de *banlieue* o servicios de Cercanías emulando al de otras ciudades europeas.

La apuesta del ferrocarril por el servicio de Cercanías condujo a una tercera etapa en la géne-

sis de la red ferroviaria, con especial repercusión en la ciudad de Barcelona. En esta nueva etapa, de la mano del Plan de Enlaces de Fernando Reyes, se planteó un cambio de modelo: las líneas de ferrocarril debían dejar de finalizar en estaciones de término para convertirse en líneas que cruzasen la ciudad y dispusieran de estaciones centrales pasantes.

No puede presumirse de una génesis ordenada, es cierto. Durante el siglo xix se fueron construyendo las infraestructuras ferroviarias subordinadas a los intereses de empresas privadas sin que existiera una planificación. La demanda potencial y las oportunidades de negocio propiciaron afortunadamente que esas empresas construyeran líneas que, a pesar de carecer de una visión general de red, individualmente se basaran en trazados lógicos y eficientes, trazados que pretendían ofrecer un servicio donde la demanda lo podía justificar y hacer rentable.

Como entonces, ahora la demanda de movilidad da sentido a la explotación ferroviaria, y la explotación ferroviaria se lo da a las infraestructuras del ferrocarril. Por ello, no puede concebirse la planificación ferroviaria más que de un modo certero: dar satisfacción a las necesidades de movilidad que plantea el ser humano. Hágase así, mejorando los criterios de quienes nos precedieron mediante la inclusión de una visión general del territorio, la integración de las nuevas tecnologías y la complementariedad de los otros medios de transporte, y se estará a la altura del legado que recibimos.



HOEFNAGEL, GEORG; BRAUN, HOGENBERG / ICGC



ISIDORE LAURENT DEROY / AHCB

Dos imágenes de Barcelona tomadas desde Montjuïc con la ciudad al fondo. Están separadas por 300 años: la primera es de 1567, cuando

su población no superaba los 35.000 habitantes, y la segunda es de 1865, contando ya la ciudad con más de 190.000. En ambos

casos, el perímetro de la ciudad es prácticamente el mismo: el delimitado por las antiguas murallas medievales.

Escena del bombardeo que sufrió Barcelona en diciembre de 1842 bajo propuesta del general Baldomero Espartero. La población huyó hacia la

playa mientras se sucedían incendios en distintos puntos. Un año después, el general Joan Prim, natural de Reus, volvería a emplear la artillería contra la ciudad.

EL CONTEXTO DE ESTA HISTORIA

LOS PRODIGIOS DE UNA CIUDAD

Barcelona, la ciudad llamada *de los prodigios*, conserva en su cuerpo proporcionado, bajo la sombra de un monte que incita a las tentaciones, obras culminantes de la ingeniería y la arquitectura del mundo urbano. Todo ello se ofrece a la vista, sin la pomposidad y el ritual de otras ciudades, en algunos casos de forma casi disimulada, sin un reclamo (ya no digamos una estridencia) que destaque su presencia permanente.

Es cierto. En Barcelona se ha primado la vida cotidiana de la ciudad: así, las vastas plazas que empequeñecen al hombre han sido descartadas por espacios abiertos que no intimidan sino que acogen; las perspectivas impuestas por avenidas jerárquicas han sido relegadas por calles que no ponderan unos barrios en detrimento de otros; las ostentaciones de poder pasan prácticamente inadvertidas; hasta la misma Estética ha sabido amoldarse a la vida de los moradores haciendo de su vestimenta hermosa una herramienta funcional adecuada para la vida cotidiana.

Esta ciudad es hija de su historia y ha sabido hermohear sus cicatrices, como el atleta capaz de hallar en una lesión un reto para mejorar su temperamento y su resiliencia. La derrota sufrida en 1714 en el transcurso de la Guerra de Sucesión, tras un asedio que duró más de un año, trajo consigo la destrucción a conciencia de una parte



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

de la ciudad para construir una fortaleza que la vigilase. Barcelona fue plaza fuerte militar sufriendo el gravoso sacrificio de tener que dejar allende sus murallas una vasta porción de terreno sin edificaciones con el propósito de facilitar los disparos de la artillería contra actitudes levantiscas. Su expansión urbana quedó imposibilitada entonces. En 1826, en una superficie de 2,05 km² vivían aproximadamente 100.000 almas, constreñidas por una muralla medieval construida en el siglo XIV. En 1860, antes de iniciarse la expansión de L'Eixample, 190.000 personas vivían en la misma superficie. Barcelona llegó a ser una de las ciudades europeas con mayor densidad de población (a mediados del siglo XIX su densidad alcanzaba los 890 habitantes por hectárea, cifra muy superior a los 90 de Londres, los 350 de París y los 380 de Madrid). Su crecimiento demográfico y la instalación de industrias durante la primera mitad del siglo XIX condenaron a los ciudadanos a vivir en unas condiciones higiénicas deplorables (sirva de ejemplo la mención de una epidemia de fiebre amarilla que, en 1821, en cuatro meses ocasionó más de 8.000 muertos).

Los vaivenes de la historia de aquella época fueron motivo de añadido perjuicio a la problemática ya descrita: pueden citarse como principales ingredientes de infortunio la Guerra de la Independencia

A raíz de la noticia de que el Gobierno se disponía a firmar un acuerdo con Gran Bretaña que rebajaba los aranceles a los productos textiles ingleses, estalló el 13 de noviembre de 1842 una

insurrección en Barcelona. Se alzó en armas la milicia; se levantaron barricadas. Para reprimir la insurrección se recurrió al bombardeo de la ciudad.



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 Francia, el gobierno absolutista de Fernando VII, las guerras carlistas, las revueltas anarquistas y los sucesivos pronunciamientos militares, habiendo por medio nuevos asedios e incluso el bombardeo de la ciudad en dos ocasiones desde las baterías instaladas en el castillo de Montjuïc (con objeto de amansar ánimos soliviantados).

Todos estos ingredientes se sazonaron, para desgracia del desarrollo de la sociedad, en la identificación del patriotismo con la preservación de las costumbres, tradiciones y viejas estructuras sociales, chirriantes con la dinámica propia de la revolución industrial y de la modernización de la sociedad. El reinado de José Bonaparte, apodado por el pueblo llano con el mote de *Pepe Botella* (a pesar de ser un reconocido abstemio), fue visto como el reinado de un usurpador, un intruso ilegítimo de la Corona de España, y las ideas de reforma que trajo consigo, imbuidas del aliento de la Ilustración, fueron entendidas como material enemigo al que se debía combatir y expulsar. Su sucesor, Fernando VII el Deseado, supuso la vuelta al Antiguo Régimen, el destierro y la ejecución de librepensadores, la reinstauración de la Inquisición y el empobrecimiento de la enseñanza: valga como referencia el cierre, durante los periodos absolutistas del reinado, de la Escuela de Ingenieros de Caminos y Canales, creada en 1802 a imagen y semejanza de la de París.

A pesar de todo ello, el pulso de la ciudad de Barcelona, lejos de pararse por el cúmulo de adversidades, aceleró su ritmo potenciando su idiosincrasia comercial e introduciendo las nuevas tecnologías de la época. En 1833 se puso en fun-

cionamiento la primera industria textil de España movida por la fuerza del vapor: la Fábrica Bonaplata, también llamada *El Vapor* (que duró poco, pues en 1835 fue asaltada y quemada por un grupo de descontentos). En 1841 ya había instaladas en Barcelona diecisiete máquinas de vapor con una potencia total de 290 caballos; en 1856, la cantidad de máquinas de vapor se elevó a 124, con un total de 3.700 caballos de potencia. Otra primicia fue el uso del alumbrado de gas a partir de 1841 y la construcción de la primera fábrica de gas de España en el barrio de la Barceloneta. La luz eléctrica se vio en España por primera vez en una farmacia de Barcelona utilizando una pila voltaica. La primera central eléctrica española se construyó en Barcelona en el año 1875 y el primer consumidor en España que firmó un contrato de suministro de energía eléctrica fue La Maquinista Terrestre y Marítima, referente de la industria metalúrgica especializada en la fabricación de maquinaria pesada, particularmente de las grandes locomotoras de ferrocarril.

Toda esta vitalidad no pudo ser contenida por las murallas medievales ni por aquella administración que, por acción u omisión, las mantenía alzadas contra el signo de los tiempos. El 7 de agosto de 1854, sin contar con la autorización oficial del Estado, pues tras nuevos pronunciamientos no se había formado todavía el nuevo gobierno que iba a presidir el general Espartero, se iniciaron las obras de demolición de las murallas por iniciativa del Ayuntamiento de Barcelona. Gracias a la gestión del gobernador civil Pascual Madoz, se consiguió un crédito hipotecario del Ministerio de Hacienda



Avenida del Paral·lel de Barcelona en 1913. Más allá de los teatros se erguían las chimeneas activas de las fábricas. La vitalidad de la ciudad se mostraba a través

de la concurrida avenida. Este era el resultado del proceso de transformación que experimentó la ciudad durante el siglo XIX.

con el que se pudieron sufragar las obras. Y, con ello, se abrió un mundo nuevo, una llanura inmensa en comparación con las dimensiones del recinto urbano de entonces. Se planeaba urbanizar una superficie diez veces mayor que la que suponía la ciudad existente.

Una real orden de 1858 permitió que el expediente de ensanche de Barcelona pasara del Ministerio de la Guerra al Ministerio de Fomento; desaparecían las servidumbres militares y se abría la posibilidad de crecer hasta llegar a los municipios vecinos de Sants, Les Corts, Gràcia, Sant Gervasi, Sant Andreu de Palomar, Sant Martí de Provençals, Horta y Sarrià. Sin embargo, el Ayuntamiento y el Ministerio de Fomento no se congraciaron: el Ayuntamiento apostó, con su arquitecto municipal Miquel Garriga i Roca, por un anteproyecto de ciudad radial conformada por un centro residencial rodeando el núcleo antiguo y una periferia industrial; el Ministerio, de la mano del ingeniero de caminos, canales y puertos Ildefons Cerdà, planteó una malla uniforme y funcional. El Ayuntamiento siguió adelante con su propósito y convocó un concurso, que ganó el arquitecto Antoni Rovira i Trias. A pesar de ello, el Ministerio impuso su criterio y, en mayo de 1860, mediante un real decreto autorizó el proyecto de reforma y ensanche ideado por Cerdà.

Este mundo nuevo, cuya retícula de meridianos y paralelos (girados 45° respecto a los ejes cardinales) eran las calles que hoy conforman L'Eixample de Barcelona, posibilitó, junto con la construcción de una adecuada red de sanea-

miento, superar con creces la calidad de vida que la ciudadanía había tenido hasta entonces. Las reformas urbanas y obras de saneamiento que dirigió el ingeniero Garcia Fària a finales del siglo XIX coincidieron con la disminución de la tasa de mortalidad en Barcelona, que en 1890 era del 30,3 ‰, y, en cambio, en 1902 pasó a ser del 23,2 ‰. Probablemente aún más que la medicina, la ingeniería civil contribuyó entonces eficazmente a aumentar la esperanza de vida de la población.

Bajo este proceso de expansión física de la ciudad y de mejores condiciones de vida para sus ciudadanos, Barcelona creció económicamente, asumió retos internacionales como la Exposición Universal de 1888 y se convirtió en germen de genios de la arquitectura; una arquitectura que hoy causa admiración y goza de reconocimiento mundial por su calidad y singularidad. En clara simbiosis de arquitectura e ingeniería genuinamente barcelonesa, las calles rectilíneas trazadas por un ingeniero definieron la geometría de los edificios de Antoni Gaudí, Lluís Domènech i Montaner o Josep Puig i Cadafalch.

En este contexto vibrante del siglo XIX, Barcelona vio nacer su ferrocarril, con sus vías, sus estaciones, sus humeantes trenes. Fue toda una primicia. La primera línea de ferrocarril española se construyó en Cuba, pero la primera línea de ferrocarril construida en el territorio que actualmente es España es la que une Barcelona con su vecina ciudad de Mataró. Se puso en servicio en 1848.

FREDERIC BALLELL MAYMÍ / AFB