

EL DESARROLLO DE LAS REDES DE FERROCARRIL
Y METRO EN L'HOSPITALET: UN ANALISIS DE LA
TOMA DE DECISIONES ESPACIALES.

EL DESARROLLO DE LAS REDES DE FERROCARRIL Y METRO EN
L'HOSPITALET: UN ANALISIS DE LA TOMA DE DECISIONES
ESPACIALES.

ANTONIO ALGABA CALVO



Agradecimientos:

El trabajo que se presenta a continuación no se hubiese podido realizar sin el apoyo económico del Ayuntamiento de l'Hospitalet. La concesión de una Beca L'Hospitalet me ha permitido desarrollar un proyecto de investigación que para mi significa mucho.

Asimismo, quiero agradecer al doctor Horacio Capel su ayuda, orientación y confianza.

INDICE

PRIMERA PARTE

EL DESARROLLO HISTORICO DEL SISTEMA FERROVIARIO EN CATALUÑA Y SU INFLUENCIA SOBRE L'HOSPITALET.

Capítulo 1: La red de ferrocarriles principales en Barcelona.

1. Antecedentes y origen del desarrollo ferroviario.
2. El desarrollo de las líneas ferroviarias en Cataluña.
Las concesiones privadas en la génesis del desarrollo ferroviario.
La concentración ferroviaria.
3. La intervención estatal de los ferrocarriles principales.
4. La gestión pública de RENFE en Cataluña.
5. La importancia del ferrocarril como motor de progreso.

Capítulo 2: El desarrollo del ferrocarril en l'Hospitalet.

1. La aceptación del desarrollo ferroviario en l'Hospitalet.
2. La gestión pública y las necesidades de l'Hospitalet.

Capítulo 3: Los ferrocarriles secundarios entre Barcelona y el Baix Llobregat.

1. Los ferrocarriles secundarios en Cataluña.
2. La génesis de los Ferrocarriles Catalanes.
El Tranvía o ferrocarril económico de Manresa a Berga.
El Ferrocarril Central Catalán.
El Camino de Hierro del Nordeste de España.
Los Ferrocarriles Catalanes.
3. La intervención pública sobre los ferrocarriles secundarios catalanes durante el período de gestión privada
4. La gestión pública de los Ferrocarriles Catalanes.
La explotación administrativa en los años de crisis en la CGFC.
El proceso de nacionalización y la administración FEVE.
El traspaso de la red a la Generalitat y la sociedad F.G.C.

Capítulo 4: El 'Carrilet' en l'Hospitalet.

1. Los proyectos ferroviarios no consolidadas con servicio a l'Hospitalet.
2. El trazado histórico del Carrilet en l'Hospitalet.
3. Los trazados del Carrilet al Puerto.
4. La influencia de l'Hospitalet en el desarrollo del 'Carrilet'.
5. El desarrollo del trazado subterráneo del Carrilet.

SEGUNDA PARTE

EL DESARROLLO DE LA RED DE METRO DE BARCELONA. EL ESTUDIO DE LAS DECISIONES QUE CONDICIONARON SU DISEÑO.

Capítulo 5: Los orígenes del ferrocarril metropolitano en Barcelona.

1. Antecedentes y desencadenantes del Metro en Barcelona.
2. El Gran Metropolitano de Barcelona.
3. El Metropolitano Transversal.
4. La llegada del Metro de Barcelona a L'Hospitalet.

Capítulo 6: El proceso de municipalización de las compañías privadas de metro y su justificación.

1. La estatalización del Transversal en la Postguerra.
2. La justificación de la municipalización del servicio de metro.
3. El proceso de municipalización del metro.
4. El Proyecto de Municipalización del Metro de Barcelona.
5. La red de metro propuesta en el Proyecto de Municipalización.

Capítulo 7: Las ampliaciones propuestas en los Planes de Metro de Barcelona.

1. Definición de Plan de Metro.
2. El Plan de Urgencia 1963.
3. La Red de Metros de Barcelona 1966
4. La Red de Metros de Barcelona 1971.
5. La Red de Metros de Barcelona y su Entorno 1974.
6. El Pla de Metros Novembre 1984.
7. El futuro de los planes de metro.

Capítulo 8: Las ampliaciones de la red pública de metros de Barcelona.

1. La transición desde las líneas privadas a la red pública.
2. Las prolongaciones de la red en la década de los 60.
3. La expansión metropolitana de la red en los años 70.
4. El desarrollo de la red bajo competencia de la Generalitat.

Capítulo 9: Los factores que influyen en la planificación del Metro de Barcelona.

1. El orden de prelación en los Planes de Metro.
2. Las bases del orden de prelación de la Red de Metros 1966.
3. Las bases del orden de prelación en la Red de Metros 1971.
4. Las bases del orden de prelación en la Red de Metros 1974.
5. Las bases del orden de prelación en el Pla de Metros Novembre 1984.

Capítulo 10: El reflejo del orden de prelación en la programación anual.

1. Justificación de las ampliaciones propuestas en el Plan de 1966.
2. Justificación de las ampliaciones propuestas en el Plan de 1971.
3. Justificación de las ampliaciones propuestas en el Plan de 1974.
4. Justificación de las ampliaciones propuestas en el Plan de 1984.

Capítulo 11: La metodología empleada para el cálculo de la incidencia real de los componentes del orden de prelación en la programación anual.

1. Las categorías de argumentos consideradas.
2. Adjudicación de un valor numérico a cada argumento.
3. Limitaciones de la metodología empleada.

Capítulo 12: La incidencia real de los distintos factores que influyen en el diseño del metro en la programación anual.

1. La influencia de los factores contemplados en la justificación de sus ampliaciones.

La influencia de los factores en el Plan de Metros de 1966.

La influencia de los factores en el Plan de Metros de 1971.

La influencia de los factores en el Plan de Metros de 1974.

La influencia de los factores en el Plan de Metros de 1984.

2. La influencia de los factores sobre el diseño de las redes de metro a través del tiempo

Los diez factores básico que influyen sobre la red.

Los seis factores genéricos que influyen sobre la red.

3. Caracterización de los planes de metro.

Capítulo 13: La red de metro y la ciudad de l'Hospitalet.

1. La periferia en los planes de metro.

Barcelona como límite de la red de metros.

El ámbito metropolitano de la red.

2. El servicio de metro en l'Hospitalet.

3. Las necesidades de transporte de l'Hospitalet y los planes de metro.

TERCERA PARTE

EL IMPACTO DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE FERROVIARIOS SOBRE LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL Y LA FORMA URBANA.

Capítulo 14: El impacto del ferrocarril sobre la organización territorial y la forma urbana.

1. La influencia de los ferrocarriles sobre la organización del territorio.

2. El impacto del ferrocarril sobre la forma urbana.

3. El impacto del ferrocarril sobre el municipio de l'Hospitalet.

Capítulo 15: El impacto sobre la forma urbana de la red de metro.

1. La red de metro como herramienta de la planificación urbanística.

2. El impacto real de la red de metros sobre la forma urbana.

3. El impacto de la red de metro sobre l'Hospitalet.

Apéndice al capítulo 12

BIBLIOGRAFIA

INDICE DE FIGURAS

La red ideada por los Ferrocarriles Económicos del Baix Llobregat.

Los trazados del Carrilet para el servicio del Port de Barcelona.

El trazado superficial del Carrilet en l'Hospitalet.

El trazado subterráneo actual del Carrilet en l'Hospitalet y las alternativas consideradas para su realización.

El Ferrocarril Metropolitano de Norte a Sur de Barcelona de Muller y Zaragoza.

El Gran Metropolitano de Barcelona a principios de los años cuarenta.

La Red de metro diseñada para el servicio de Barcelona por la compañía Gran Metropolitano en los años veinte.

La Red de metro diseñada para el servicio de Barcelona por el Metropolitano Transversal en los años veinte.

La línea del Metropolitano Transversal y el proyecto del Transversal Alto en 1954.

La red de metro propuesta en el Plan de Municipalización de 1952.

La red de metro propuesta en el Plan de Urgencia de 1963.

La red de metro propuesta en la Red de Metro de Barcelona 1966.

La red de metro propuesta en el Plan de Metro de 1971.

La red de metro propuesta en el Plan de Metro de 1974.

La red de metro propuesta en el Plan de Metro de 1984.

El servicio de metro en l'Hospitalet según el diseño del Plan de 1971.

El servicio de metro en l'Hospitalet según el Plan de 1974.

El servicio de metro en l'Hospitalet según el Plan de 1984.

La red de metros en funcionamiento en l'Hospitalet en 1995.

PRESENTACION

El objetivo principal del presente trabajo es el estudio de los factores que condicionan las decisiones que afectan a la configuración del territorio, es decir lo que conocemos como decisiones espaciales. En concreto, se analizan las decisiones tomadas por las administraciones públicas para satisfacer las necesidades de transporte de la población.

El estudio de las decisiones espaciales y de su impacto sobre la evolución de las actividades humanas en el territorio es una de las líneas de investigación más novedosas que desde distintas disciplinas científicas se está desarrollando. El análisis de las decisiones permite explicar las actuaciones que modifican el espacio geográfico.

La importancia del análisis de la toma de decisiones, bien sean particulares o corporativas, se manifiesta por el impulso que su estudio ha alcanzado en la última década. Cada vez son más las personas que dedican sus esfuerzos a esta temática y las líneas de investigación abiertas en su entorno. Este creciente interés se justifica en la posibilidad de dilucidar cuales son los aspectos que han sido considerados por los particulares o por los directivos de las empresas en las decisiones por ellos tomadas. Este análisis puede revelar qué aspectos son considerados en las decisiones que comportan un éxito, qué factores han sido olvidados en las decisiones que han supuesto un fracaso, o qué componentes ajenos a la racionalidad han sido considerados. Asimismo, el estudio de los factores que condicionan las decisiones y de como su influencia se ha modificado a través del tiempo es fundamental para predecir cuales serán los aspectos relevantes en los procesos de toma de decisiones en el futuro.

El presente trabajo se centra en las decisiones publicas. Éstas poseen una diferencia básica respecto a las decisiones privadas: su objetivo es el interés público y no el beneficio privado. Los gerentes de las empresas públicas deben buscar la rentabilidad social por encima de cualquier otro fin. La trascendencia del estudio de las decisiones espaciales es básica. Los errores en las decisiones públicas se pagan con capital público, lo que las hace objeto de la preocupación

del conjunto de la sociedad.

Por otra parte, la importancia del estudio de las decisiones espaciales estriba en su influencia sobre la evolución posterior del espacio afectado. De este modo, la presencia o ausencia de sistemas de transporte determina el futuro de las áreas afectadas. En esta línea, el ferrocarril condicionó la estructura económica y el índice de crecimiento de las ciudades, mientras que la localización de las estaciones de la red de metros determina las áreas de centralidad de la ciudad, el precio y los usos del suelo.

El presente estudio se centra en la explicación de la evolución espacial de tres infraestructuras de transporte ferroviario diferentes: la red principal de ferrocarriles, RENFE en Cataluña; la red catalana de ferrocarriles secundarios, FGC; y la red de metros de Barcelona. La elección de estos ejemplos para profundizar en el estudio de la toma de decisiones espaciales de las administraciones públicas ha estado condicionada por la disponibilidad de documentos primarios donde estas empresas justifican sus decisiones. Los documentos básicos para este estudio han sido las memorias de ampliación de las distintas redes ferroviarias. Asimismo, la distinta importancia que cada una de estas infraestructuras posee en el presente trabajo ha estado condicionada por la información disponible sobre cada entidad.

Los tres ejemplos elegidos hacen referencia a dos infraestructuras diferenciadas: el ferrocarril y el Metro. Sin embargo, todas ellas poseen características comunes, pero una de ellas se ha considerado básica en este estudio: las tres infraestructuras iniciaron su desarrollo como iniciativas privadas para, en épocas distintas, convertirse en empresas públicas. En este trabajo se han explicado las razones que provocaron el interés privado por el negocio ferroviario. También se han analizado las redes construidas por la iniciativa privada y los factores que condicionaban su diseño. En este sentido, se puede afirmar que las compañías privadas estaban orientadas hacia la máxima rentabilidad de sus inversiones, sin tener en cuenta a la posible utilización de estas infraestructuras como elemento estructurador del territorio.

Este estudio también incluye la explicación de los procesos de intervención administrativa de las compañías privadas ferroviarias, bien sean nacionalizaciones o municipalizaciones. Se han analizado las circunstancias que envolvieron estos procesos y los argumentos empleados por las administraciones públicas para justificar su intervención.

El tema central del presente trabajo es el análisis de la gestión pública, en concreto la explicación de sus decisiones espaciales. En este sentido se han estudiado los planes de ampliación de las infraestructuras de transporte en manos públicas, esencialmente del Metro. Este estudio permite afirmar que la gestión pública del Metro en sus primeros años es muy similar a la gestión privada de las compañías intervenidas. Los gerentes públicos han de acostumbrarse a modificar sus criterios de decisión. La sustitución de la rentabilidad económica por el beneficio social como objetivo básico de sus decisiones no fue un paso sencillo para sus planificadores. No obstante, tras los primeros planes de ampliación de la Red de Metro, los siguientes decisiones tuvieron muy presente el beneficio social.

En este estudio, se presenta como un conjunto de factores influye sobre los diseños de ampliación de las redes de transporte. Se explica cómo estos factores determinan qué áreas son servidas y qué áreas quedan excluidas del servicio. También cómo estos factores establecen una jerarquía en la resolución de las necesidades de transporte de la población, qué áreas son servidas con prontitud

y qué áreas deben esperar. En este trabajo se indica cuales son los factores que condicionan a cada infraestructura. Asimismo, se presenta como varía la influencia de cada uno de estos factores a lo largo del tiempo, a través de cada plan de ampliación de la red.

En concreto, el presente estudio centra su ámbito territorial en el municipio de l'Hospitalet. Esta localidad es fronteriza con la ciudad de Barcelona, centro de una de las dos grandes áreas metropolitanas del Estado. L'Hospitalet se beneficia y sufre con esta vecindad. Ésta ha motivado que las líneas de ferrocarril y la red de Metro sirvan a la ciudad. Sin embargo, este municipio también padece una cierta servidumbre respecto a la metrópoli al albergar las instalaciones cuya localización en la ciudad central es antieconómica o molesta. El análisis realizado en el presente estudio permite afirmar que en una primera etapa el desarrollo de las instalaciones ferroviarias en esta localidad se hizo al margen de ella, y se orientó básicamente al servicio de Barcelona. Sólo a partir de los años setenta el servicio a la población residente en l'Hospitalet condicionó las actuaciones de las compañías públicas de transporte.

En esta introducción, he creído necesario hacer referencia a las fuentes de información empleadas. La disponibilidad de fuentes primarias ha poseído un papel trascendente en el presente trabajo. El estudio de los aspectos que condicionan las redes de transporte ferroviario se debe basar en una única fuente de información: las memorias de los planes de desarrollo o ampliación de estas compañías. En estos documentos se justifica el diseño de las redes y se discuten las posibles alternativas. Sin embargo, esta fuente plantea un problema debido a su escasez. Las compañías ferroviarias privadas sólo realizaron memorias explicativas del desarrollo de su red para solicitar su concesión. Con posterioridad, las compañías públicas RENFE y FGC, al encontrarse con una red quasi finalizada sin necesidad acometer ampliaciones, no han redactado nuevas memorias, o las realizadas no están a disposición del público. Sólo el Metro de Barcelona ha publicado varias memorias de ampliación, ya que su ampliación aún no se considera finalizada.

El estudio de la toma de decisiones posee otras limitaciones importantes además de la escasez de fuentes primarias. En primer lugar, se debe valorar que ni tan siquiera en el sector público las decisiones que suponen una mayor inversión son normalmente acompañadas por una memoria que justifique ante la opinión pública la decisión tomada como la más idónea entre las posibles. En segundo lugar, es necesario reconocer que es un uso general utilizar estas memorias para justificar una elección tomada de antemano y no para analizar distintas alternativas que en su génesis hubiesen tenido la misma posibilidad de ser elegidas. Y tercero, poner de manifiesto que, si es complicado el estudio de las decisiones tomadas, es una labor casi imposible la evaluación de las decisiones no tomadas (non decision-making), circunstancia que dificulta la valoración del éxito de las decisiones que han sido ejecutadas.

Para finalizar esta introducción debó hacer refencia al modo como se ha estructurado el presente estudio. La presente memoria posee tres partes diferenciadas. La primera de ellas se ocupa del análisis de los motivos que han condicionado el desarrollo de los ferrocarriles, tanto ferrocarriles nacionales, como ferrocarriles secundarios. La segunda parte explica el desarrollo de la red de metros. Ambas partes poseen una estructura interna similar. En primer lugar se analiza el desarrollo privado de estos sistemas de transporte, los aspectos que lo condicionaron y el impacto sobre el territorio. En un segundo punto se analizan los distintos procesos de nacionalización de estas redes para poder presentar cuales

fueron los motivos que las impusieron. Por último, se analiza la gestión pública de las redes. Se explican los factores que han influido sobre las decisiones tomadas por los gabinetes de dirección de las compañías públicas. Finalmente, la tercera parte de este ensayo se ocupa del impacto que las tres infraestructuras de transporte analizadas han poseído sobre el territorio y su evolución. Naturalmente, la elección de centrar el estudio de los aspectos que condicionan las decisiones espaciales sobre el municipio de l'Hospitalet ha comportado que cada una de estas partes disponga de al menos un capítulo donde se realice un análisis pormenorizado de los aspectos que han condicionado los trazados de las líneas ferroviarias que atraviesan la ciudad, así como los factores que han influido sobre la localización de las estaciones de la Red de Metros sobre el municipio.

PRIMERA PARTE

EL DESARROLLO HISTORICO DEL SISTEMA FERROVIARIO EN CATALUÑA Y SU INFLUENCIA SOBRE L'HOSPITALET.

Esta primera parte se centra en la explicación del desarrollo histórico del sistema ferroviario en Cataluña. En primer lugar, se relata como la aparición del ferrocarril culminó la revolución en los transportes a mediados del siglo XIX. Asimismo, se explica como su extensión sobre el territorio modificó la red de ciudades del país e integró en un único mercado a todo el Estado. También se describe como en su génesis tanto el desarrollo de la red nacional de ferrocarril, como el desarrollo de las redes secundarias estuvo en manos privadas y cuales fueron los factores que condicionaron sus estructuras. A continuación, se describen los procesos de nacionalización de ambas redes de ferrocarril, así como los elementos que justificaron ambas intervenciones estatales. La explicación de este proceso histórico finaliza con la presentación de las líneas básicas de la gestión pública de las redes de ferrocarril una vez intervenidas. Finalmente, el estudio centra su atención en el desarrollo de las líneas de ferrocarril en l'Hospitalet. Se explica el impacto que sobre este municipio tuvo el desarrollo ferroviario.

Los citados contenidos se estructuran en capítulos diferenciados dedicados a los ferrocarriles nacionales (capítulos 1 y 2) y a los ferrocarriles secundarios (capítulos 3 y 4).

Finalmente, indicar que las afirmaciones y comentarios relatados en esta primera parte se basan en el análisis de un número concreto de documentos y memorias redactados por las distintas compañías relacionadas con el desarrollo ferroviario de Cataluña. Esta fuente ha sido complementada con la lectura de la estructura de la infraestructura ferroviaria catalana (fuentes primarias) y el estudio de otras obras que analizan la influencia del desarrollo ferroviario en el territorio catalán.

CAPITULO 1

LA RED DE FERROCARRILES PRINCIPALES.

El desarrollo del ferrocarril coincidió en el tiempo con el inicio de la industrialización de Catalunya. La generalización del ferrocarril culminó la primera revolución de los transportes iniciada en Catalunya en el segundo cuarto del S. XIX. La mejora en los transportes comenzó con la construcción de nuevas carreteras dotadas de trazados más suaves, en las que la utilización de puentes de hierro permitió salvar desniveles y ríos que hasta entonces fueron obstáculos infranqueables, las cuales facilitaron el establecimiento de modernas compañías de transporte. La locomotora de vapor y los caminos de hierro ofrecieron en el S. XIX la posibilidad de desarrollar líneas de transporte de elevada eficacia. El ferrocarril eliminó la absoluta dependencia del transporte por carretera, un sistema que en aquella época estaba caracterizado por su elevado coste y su lentitud, tanto para viajeros como para mercancías. Deficiencias debidas a la escasez de vías principales (carreteras reales), a los rudimentarios pavimentos, a la limitada velocidad de los transportes de tracción animal, elementos a los que además se debe añadir la elevada inseguridad de estas vías.

La invención del ferrocarril posibilitaba la creación de una vía rápida para responder a las necesidades humanas o a la voluntad del capita. Permitía superar la imposición geográfica que dictaba como únicas vías rápidas existentes en la época a ríos y canales navegables o a la navegación de cabotaje. "El ferrocarril permite conquistar el espacio gracias a la técnica y a base de vencer los obstáculos físicos, ya sea directamente (túneles, puentes, grandes pendientes, etc.) o bien circundándolos¹".

En cualquier caso, el ferrocarril era el medio de transporte que respondía a las necesidades del ya evolucionado sistema de producción capitalista, pues permitía al hombre disponer de los recursos existentes en cualquier región y transportarlos hasta el área donde se generaba su demanda. A la vez, permitió extender cualitativamente los mercados al reducir el coste del transporte y abaratar sustancialmente los costes. Así en 1857 "en ferrocarril la tarifa más cara es de 1 real y 32 céntimos por tonelada y kilómetro (...mientras) la tarifa de los carreteros es 4,81 reales por tonelada y kilómetro, casi cuatro veces más cara e infinitamente más lento²".

Los caminos de hierro de la red primaria de ferrocarriles orientaron su trazado al servicio de las ciudades o villas más importantes de la nación, cuyo volumen de población y de industria requería de este medio de transporte. No obstante, entre dos ciudades capitales que indiscutiblemente debían de ser servidas por el

1. Oliveras Samitier, 1994, pag. 16.

2. Casas Fuster, 1985, pag. 33.

ferrocarril existían varias opciones de trazado. La elección de un trazado u otro beneficiaba a un municipio en detrimento de otro distinto. Algunos de los municipios que fueron beneficiados encontraron en el ferrocarril el motor de su desarrollo urbanístico, se convirtieron en centros de distribución de mercancías o aumentó su atractivo para la localización de nuevas actividades. Sin embargo, los municipios discriminados por el ferrocarril se vieron seriamente perjudicados.

Con anterioridad a la extensión del ferrocarril la única limitación al desarrollo económico de las distintas poblaciones era la distancia que les separaba de los diferentes mercados. De este modo, con un marco geográfico constante, había sido el desarrollo histórico la razón de las diferentes capitalidades comarcales. El ferrocarril modificó esta inercia. La construcción de una línea férrea modificaba la situación, discriminaba a los municipios no servidos, las producciones de los cuales no podían competir en igualdad de condiciones. Ante esta situación, las burguesías locales solicitaron o impulsaron el desarrollo de nuevas redes ferroviarias que sirvieran a sus municipios para mantener su condición privilegiada.

1. ANTECEDENTES Y ORIGEN DEL DESARROLLO FERROVIARIO.

Hasta mediados del S. XIX no se inició la industrialización en España. Este proceso se inició con un considerable retraso respecto al resto de Europa, debido a las revueltas carlistas, la pérdida progresiva de las colonias y la falta de recursos, entre otras razones. La industrialización estuvo en Europa vinculada al desarrollo de la máquina de vapor inventada en 1815 en Inglaterra y a su posterior aplicación al transporte mediante la locomotora. En España y en Cataluña, sin embargo, los cambios llegaron con un retraso considerable. De este modo, "cuando en 1825 se inauguró la primera línea ferroviaria del mundo, entre Stockton y Barlington en Inglaterra, en Catalunya comenzaban a ser montadas las máquinas de vapor para mover las nuevas fábricas textiles que surgían en todas las comarcas³".

"La aplicación de la máquina de vapor a la circulación sobre ralles obtuvo un éxito tal que, diez años después de la inauguración del primer ferrocarril, ya había en Europa 3.000 km de vías, un 70% de ellas en Inglaterra. Las bases del éxito se debían, sobre todo, a la posibilidad de prescindir de los animales como la única forma de tracción, lo que comportaba automáticamente la posibilidad de un aumento de la capacidad de transporte⁴". A pesar de la elevada inversión necesaria para su construcción, las ventajas que comportaba el servicio de ferrocarril posibilitaron su paulatina extensión por toda Europa.

Mientras tanto, al igual que la industrialización, el ritmo del desarrollo del ferrocarril en España fue más lento. "Los historiadores acusan al Estado de falta de interés hacia el fomento de las iniciativas encaradas a desarrollar el ferrocarril en España, y consideran la falta de este sistema de transporte como la principal causa del estancamiento económico del país durante la primera mitad del S. XIX⁵". En ausencia de ayudas estatales, las primeras concesiones solicitadas por la iniciativa privada para la construcción de líneas ferroviarias en España fracasaron ante la imposibilidad de reunir el capital necesario. En España, se vivió una etapa poco favorable para la realización de grandes inversiones, el país atravesaba una

3. G. de C. y A. de B.: Trens i Estacions, pag 13.

4. G. de C. y A. de B.: Trens i Estacions, pag. 13.

5. G. de C y A. de B.: Trens i Estacions, pag. 13.

situación económica precaria. Existía una clara escasez de capital privado en circulación.

En noviembre de 1829, fue aprobada la primera concesión de ferrocarril en España. El beneficiario fue el partiuclar José Díaz Imbrechts, quien promovió una línea entre Jerez de la Frontera y el muelle del Portal en el río Guadalete. Esta concesión no llegó a realizarse por falta de financiación. Entre estas primeras concesiones no consolidadas se encontraba también la tercera concesión en el Estado, primera en Cataluña, otorgada a Francisco Fasio, para una línea entre Reus y Tarragona.

Finalmente, la primera línea ferroviaria del Estado fue realizada en las colonias de ultramar. Se trató de la línea La Habana a Güines en Cuba, que fue inaugurada el 10 de noviembre de 1837. Por su parte la primera línea en territorio peninsular se inauguró en Cataluña el 28 de octubre de 1948 entre Barcelona y Mataró. Esta línea fue la consolidación de un proyecto de los señores Badia y Roca originado en 1843.

2. EL DESARROLLO DE LAS LINEAS FERROVIARIAS EN CATALUÑA.

El origen privado de las líneas ferroviarias en España supuso un desarrollo estrictamente autónomo de cada una de las compañías, que se enfrentaban entre sí por el monopolio de las concesiones. En Cataluña, la necesidad de prolongar las líneas hacia otras regiones para mantener su competitividad y las dificultades existentes para asentarse y atravesar la ciudad de Barcelona obligaron a las compañías a un esfuerzo inversor sustancialmente mayor. Este aumento de las necesidades financieras impulsó a las compañías a fusionarse. Este proceso terminó a finales del S. XIX con dos únicas compañías ferroviarias privadas que dominaban todas la líneas del territorio catalán.

Las concesiones ferroviarias en la génesis del desarrollo ferroviario.

Las líneas que inicialmente se desarrollaron siguieron basicamente la dirección de las carreteras generales. Las modificaciones que presentaban respecto a éstas estaban debidas a problemas de trazado o a intereses económicos basados en el intento de conseguir un incremento del tráfico de mercancías o del tránsito de viajeros. El conjunto de líneas configuró una red cuyo punto central se localizó en la ciudad de Barcelona. El orden cronológico de la inauguración de las diferentes líneas férreas privadas que se desarrollaron en Cataluña responde a la siguiente relación:

La línea de Barcelona a Mataró de la *Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró* se inauguró en 1848, con una estación en Barcelona en la actual avenida Icària. Es muy posible, como indica Oliveras Samitier, que la resolución de esta línea como la primera ejecutada en territorio peninsular se debiese a que requería una inversión limitada debido a un trazado recto, corto y plano, que se entendía como de alta rentabilidad. Con posterioridad, en 1858, esta compañía prolongó su servicio hasta Arenys de Mar.

La línea de Barcelona a Molins de Rei fue el resultado de la concesión obtenida por el señor Miquel Berguè en febrero de 1851. Concesión que fue cedida en 1852 a la recién constituida *Compañía de los Caminos de Hierro del Centro de Cataluña*, la cual inauguró la línea en 1853. La citada compañía cambió su nombre